BOLETIN

DE LA

REAL SOCIEDAD GEOGRAFICA

TOMO CXXVIII
Enero-Diciembre 1992

MADRID
REAL SOCIEDAD GEOGRÁFICA
CALLE DE VALVERDE, NUMERO 22 - TELÉFONOS 521 25 29 y 532 38 31
1992

Este número del Boletín de la Real Sociedad Geográfica
ha sido patrocinado por:

Centro Nacional de Información Geográfica
(CNIG)

Servicio Geográfico del Ejército
(SGE)

Marcial Pons Librero

BOLETIN
de la
Real Sociedad Geográfica

REAL SOCIEDAD GEOGRAFICA
MADRID

Tomo CXXVIII
1992

BOLETIN de la Real Sociedad Geográfica

Tomo CXXVIII
1992

Depósito legal: B-27.318/1994

MAP & SIG CONSULTING
Sta. María de la Cabeza, 42 28045 Madrid

Presentación

El año de 1492 constituyó, en palabras de alguno de los primeros escritores de Indias, uno de los más significados en la historia de la Humanidad desde el nacimiento de Cristo. Y no cabe duda que, en cierta manera, así ha sido al menos en lo que se refiere a la ampliación del horizonte geográfico y en el inicio de lo que hoy se denomina globalización de la Humanidad.

Por ello, la celebración del V Centenario ha constituido una razón y un pretexto en el planteamiento a nivel mundial de una reflexión, a menudo crítica y muy negativa, sobre los cambios a veces fundamentales y a menudo excepcionales sufridos por la sociedad humana a partir de la llegada de las tres carabelas dirigidas por Cristóbal Colón y los Pinzones a las islas del Caribe, al llamado Nuevo Mundo.

Esta es, en cierto modo, el origen y la razón de este volumen monográfico y extraordinario del Boletín de la Real Sociedad Geográfica. La primera en el tiempo de las publicaciones periódicas geográficas hoy existentes en España y que, precisamente, con esta entrega cumple su CXXVIII aniversario, un momento clave en una larga carrera iniciada en 1876.

Su objetivo, el del presente volumen, parecía indudable que tenía que coincidir de alguna manera con el conocimiento de América, una vieja tarea de los científicos españoles desde muy poco después del año de gracia de 1492. Y serían muchos los ejemplos que podrían enunciarse, desde el mapa de Juan de la Cosa hasta las reflexiones del Padre Acosta sobre el medio y el hombre de las Indias. Una tarea presente en nuestra publicación desde sus comienzos y que, además, en los últimos decenios ha adquirido nuevo ímpetu en las preocupaciones de la comunidad geográfica española.

En una doble línea se manifiesta esta preocupación de la Real Sociedad Geográfica en este volumen de 1992. En primer lugar, la conferencia de apertura del curso 1992-1993 de la entidad, impartida el día 28 de octubre de 1992 por el Profesor Dr. D. Mariano Cuesta Domingo, Catedrático de Historia de los Descubrimientos y Geografía de América, y que tuvo como tema «*Tierra Nueva e cielo*

nuevo», Navegación, Geografía y Nuevo Mundo, inicia un apartado que tiene como objetivo el pasado de España en las Indias.

Este mismo carácter tiene un segundo conjunto de artículos relacionado con el desarrollo cartográfico habido durante la época de los grandes descubrimientos geográficos que tiene como engarce el 12 de octubre de 1492. Constituyeron un ciclo de conferencias coordinado por el Vicepresidente de la Sociedad Dr. D. Rodolfo Núñez de las Cuevas y que tuvo como título general *La Cartografía y el Descubrimiento de América.* Entre el 15 de octubre de 1990 y el 12 de noviembre de 1990 intervinieron los profesores y especialistas Dr. D. José María Torroja Menéndez, Presidente de la Sociedad, sobre *Cartografía náutica medieval: los Portulanos,* Dr. D. Agustín Hernando Rica, *La Cartografía del Renacimiento: los Ptolomeos,* D. Angel Paladini Cuadrado, *La Cartografía de los Descubrimientos* y D. Ricardo Cerezo, *La oportunidad histórica de la Carta de Juan de la Cosa.* Todos ellos, revisados y a menudo muy ampliados, se recogen en este volumen.

La otra línea de trabajo se refiere a un aspecto esencial de la presencia de España en América, la ciudad colonial tanto en las Indias descubiertas y colonizadas por España como en Brasil. Aparte de plantear y reconocer implícitamente los dos modelos de ciudad frutos de la colonización ibérica, se pretendía, mediante una serie de monografías sobre un total de varias ciudades americanas de muy diverso tamaño y condición, el análisis del desarrollo histórico de este urbanismo y, más aún, su situación y conservación actual, en unas circunstancias absolutamente distintas a las que provocaron su nacimiento y sus primeros pasos.

Estas cinco monografías, referidas a ciudades tan distintas como *Lagos de Moreno* en México (Luis Felipe Cabrales), *San Juan de Puerto Rico* (José Seguinot Barbosa), la brasileña *Salvador de Bahía* (Ana Fernández y otros), *Corrientes* en la República Argentina (Eduardo Muscar y otros), *Chillán* (Hilario Hernández Gurruchaga y otros), han sido generosamente realizadas por un bien adiestrado conjunto de científicos iberoamericanos directamente relacionados en cada caso con centros docentes existentes en cada una de dichas urbes.

Sin duda que ninguno de estos estudios puede considerarse al margen del original proceso de urbanización hoy presente en Iberoamérica y de aquí el interés del artículo que sobre este tema ha desarrollado la Profesora Dra. Amalia Inés Geraiges de Lemos de la Universidad de Sao Paulo.

La relación del urbanismo iberoamericano con el desarrollo urbano español es indudable. Por ello, parecía imprescindible la presencia de algunas consideraciones referentes al pasado y al presente de las ciudades hispánicas. Por una parte, un estudio sobre la ciudad de Santafé, obra del Profesor de la Universidad de Granada Dr. José Luis Barea Ferrer, podría contribuir a resolver el enigma del origen del modelo de ciudad implantado por España en América. Por otro, la profundización acerca de la teoría y de la práctica de la conservación y rehabilitación de la ciudad histórica española, obra del Dr. Antonio Zárate Martín, de la Universidad Nacional a Distancia, puede favorecer la defensa y conservación de la ciudad tradicional de origen ibérico en América.

A todo ello se agregan un conjunto de *Notas* que inciden en temas relacionados sobre todo con diversos aspectos de la historia de América y del que son autores miembros de la Real Sociedad buenos conocedores de estas cuestiones, así como una serie de recensiones bibliográficas que pretenden en especial dar a conocer y valorar publicaciones, en algún caso españolas y sobre todo iberoamericanas, siempre valiosas para el mejor conocimiento de los grandes problemas del Nuevo Mundo.

En todo caso, la Real Sociedad Geográfica se complace, con este volumen monográfico, en continuar una línea vieja y permanente de trabajo siempre fructífero y apasionante y en contribuir a la conmemoración de un hecho trascendental en la historia de la Humanidad. Una conmemoración que, sobre todo, debe hundir sus raíces en la solidaridad de todos los pueblos y, más aún, en la respuesta generosa sin búsqueda de compensaciones de aquellos que más tienen en favor de quienes padecen problemas de difícil y larga solución. Y en esta respuesta es indudable que, por su pasado, España tiene obligaciones ineludibles que cumplir.

I
Discurso de apertura del Curso 1992-1993 en la Real Sociedad Geográfica

«TIERRA NUEVA E CIELO NUEVO» NAVEGACIÓN, GEOGRAFÍA Y MUNDO NUEVO*

Mariano Cuesta Domingo**

INTRODUCCIÓN

Concluye el 92. No es este el momento de realizar un balance de los hechos y de las cosas, de lo natural y de lo moral (parafraseando alguna obra historiográfica del siglo XVI) de las conmemoraciones, de sus protagonistas, objetivos, costes, métodos, logros y fracasos. Desde veinte años atrás, los americanistas han tratado de tener una cierta presencia en los acontecimientos programables, de forma institucional[1], desde su óptima atalaya; era la coyuntura ideal para replantear la problemática iberoamericana, para comprenderla y explicarla de forma desapasionada y objetiva. Era el momento oportuno de los políticos para recapacitar sobre sus ideas y replantear sus proyectos de cara al futuro. Esa es la magia de los números redondos que, con su valor simbólico, puede dar un impulso al proyecto de la sociedad nacional e internacional.

Sin duda mucho se ha hecho, obviamente mucho positivo y algo que no lo ha sido, y muchas otras cosas podrían haber sido hechas; como en aquel inmenso espacio que se abrió al conocimiento universal, en verdad en «tierra nueva e cielo nuevo», el «Nuevo Mundo». Pero los hechos, que suelen ser singulares, son tozudamente inalterables y, como todo en la historia, hay que conocerlos, comprenderlos, explicarlos y asumirlos. Su singularidad los hace

---

* Conferencia de Apertura del Curso 1992-1993 pronunciado el día 28 de octubre de 1992.

** Catedrático de Historia de los Descubrimientos y Geografía de América. Universidad Complutense de Madrid. Miembro de la Junta Directiva de la Real Sociedad Geográfica.

[1] Otra cosa es lo que se ha podido hacer. Por lo general, puede afirmarse, que, durante estas dos últimas décadas, los profesores e investigadores han realizado muchos «hechos», como los descubridores y conquistadores de hace quinientos años; y los han llevado a cabo, como en aquel entonces, consiguiendo, individualmente, estímulos, apoyos y ayudas a modo de cuasi capitulaciones y, en ocasiones, a su propia costa.

irrepetibles y como en la expresión citada por el propio Almirante de la Mar Océana –así como sucedió para los protagonistas de los descubrimientos– han tenido lugar sobre una tierra nueva y un cielo nuevo; en una navegación sobre una geografía siempre distinta, bajo un cielo menos alterable. Y, con ello, entramos en el tema.

NÁUTICA Y DESCUBRIMIENTOS

En el congreso recientemente celebrado en Sao Paulo hicimos énfasis en algunas ideas sobre la relación existente entre dominio náutico y potencia cultural como vía para el conocimiento, valoración y explicación de los descubrimientos geográficos; como forma de comprensión e interpretación de un proceso en que el diálogo del hombre y el mar ha sido permanente, cuyos frutos científicos, políticos y económicos son conocidos.

El descubrimiento de espacios geográficos[2] y grupos étnicos situados en el abigarrado mosaico que formaba el Viejo Mundo, y los otros que fueron incorporados al conocimiento universal, fue realizado siempre por minorías a impulsos de individualidades, cuando no eran efectuados, exclusivamente, por personas singulares. Marginación social, ambición, curiosidad y entusiasmo se alternaban, entremezclaban o confluían en los protagonistas y devinieron en hacer de algunos elementos sociales unos verdaderos pioneros en una acción exploradora de la geografía y subsiguiente puesta en contacto con culturas semidesconocidas o absolutamente ignoradas.

Las consecuencias fueron múltiples y el debate (saduceo o maniqueo) sobre la bondad o maldad de alguno de los hechos de ese proceso descubridor sigue, inusualmente, abierto para espíritus tan nacionalistas, etnocéntricos e interesados como los que ellos mismos fiscalizan y, además, de forma absolutamente anacrónica. Parecen hallarse en una permanente e inútil búsqueda de culpabilidades –eximentes de otras más actuales– que parecen servirles de autocomplacencia al ver correr sangre de sus «venas abiertas» sin tomar medidas para cortar la hemorragia.

Ciertamente con el proceso de los descubrimientos geográficos se dio origen a un reordenamiento del territorio, a una puesta en valor (nuevo) del espacio, a una aculturación de la población hallada y, es obvio, se originó un impacto sobre el medio y sobre el hombre.

[2]CUESTA DOMINGO, M. *Rumbo a lo desconocido. Navegantes y descubridores.* Madrid 1992.

Para bien y para mal, para el sujeto agente y para el receptor; pero se produjo. Son los hechos una vez más. Su estudio requiere un esfuerzo de historiador (en sus múltiples especialidades) porque los hechos no pueden ser cambiados y tampoco pueden ser observados desde atalayas extemporáneas.

Es un proceso dilatado en el tiempo, de inconmensurable magnitud en el espacio, apasionante, de valor humano y de permanente actualidad. No es la sencilla llegada de los portugueses a la India o de los castellanos a América; es eso y mucho más. Es la configuración de las masas continentales e insulares cuya imagen parece haber sido transportadas a la cartografía por la proa de los barcos descubridores actuando como la punta de un pantógrafo. Es también la exploración de los propios continentes y la evaluación de su medio y su población. Y es, asimismo, el avance cultural, técnico y científico que fue lográndose al hilo de los acontecimientos o que, incluso, los precedió para facilitar y hasta permitir su progreso.

Es una narración histórica tachada con frecuencia –y con mucha razón, no toda– de eurocéntrica. Un etnocentrismo que tiene su lógica en el protagonismo activo de los pueblos del Occidente Europeo tanto como en la acumulación de fuentes históricas en los archivos de la propia región del Viejo Mundo. Evidentemente es una visión monodireccional que tiene sus limitaciones, y es complementada y corregida por las visiones de los «otros pueblos», de otros datos.

Un protagonismo activo que se efectuó merced a la evolución y perfeccionamiento de unos medios técnicos (barcos, armas, cartografía, náutica en general) y la pericia para manejarlos; otros instrumentos, tan importantes como los técnicos, no fueron materiales (el idioma y la nueva escala de valores de los arribados frente a la indefensión mental de raíces cosmogónicas de algunas culturas aborígenes). Un protagonismo que se materializó desde diversos círculos culturales, de avances tecnológicos que aportaron elementos de innovación que hizo que la aventura fuera susceptible de éxito. Una aventura de descubrimientos y exploraciones que fue desarrollada, preponderantemente, en el mar. Que puede ser observada en una dialéctica clásica entre pueblos marítimos y continentales con una acción tanto más frecuente y unos frutos mucho más ricos por parte de los pueblos marítimos (vikingos, musulmanes, genoveses, venecianos, portugueses, castellanos, holandeses, ingleses) que los presentados por los pueblos eminentemente continentales (de Europa, Africa, Asia o América).

Era un problema de capacidad, facilidad, dominio, velocidad, seguridad y alcance en las comunicaciones y transportes. Los hechos, con ser importantes, no jugaban el rol capital; lo decisivo era la rapidez, seguridad y capacidad de planificación para que los hombres alcanzaran sus objetivos, para que los productos llegaran a sus mercados en el tiempo deseado, para que los descubrimientos y avances técnicos fueran recibidos por todos los centros de saber, en los núcleos de decisión. Y la solución se halló en el control del mar, en la náutica, en una alternancia o simultaneidad de rivalidad y colaboración entre los ámbitos terrestres y marítimos; más allá de tensiones, guerras e incompatibilidades culturales o religiosas.

Fue, precisamente sobre rutas comerciales, a través de ellas, como se estableció contacto entre espacios geográficos y culturas diseminadas por la esfera terrestre: rutas de la seda, del ámbar o de esclavos, de especias, de marfil, oro, caucho, petróleo y demás que deseen subrayarse. Un conjunto de factores económicos que originaron un incremento en la aceleración del proceso explorador; en busca de nuevos productos comerciales, de mayores cantidades y calidades para negociar, de nuevas formas de producción, de condiciones de explotación más rentable. A caballo de esas vías también se trasladaba las maneras de vivir, las ideas estéticas, sobre todo su «verdad» (proselitismo[3]) y, en una palabra, la cultura; cultura que, a nivel universal, quedaba engrandecida, mixturada o mestizada y enriquecida por mayor o más duro que pudiera ser el impacto originado en el proceso.

Un proceso que era inevitable por cuanto es intrínseco con el propio ser del hombre, con un deseo de saber, de llegar más allá, de mejorar su nivel de vida, de difundir su modo de pensar y de hacer. Pero únicamente las sociedades más evolucionadas en su tecnología náutica se hallaron mejor capacitadas para protagonizar esa acción. Puede hablarse de un cierto determinismo que –sin ánimo de predecir el pasado– condujo a los distintos pueblos descubridores a alcanzar las metas terrestres que fueron logrando y quedaron reflejados en la cartografía. Puede afirmarse que se planteó el dilema sobre capacidad o deficiencia náutica; lo demás se dio por añadidura.

Una náutica que otorgaba a determinados hombre de unas aptitudes y una cultura, que los dotaba de actitudes idóneas y cuya adición vio sus frutos en los hechos descubridores llevados a término por el mundo cristiano asentado al suroeste de Europa

[3]CUESTA DOMINGO, M. «Proselitismo religioso y descubrimientos geográficos». *En torno al Quinto Centenario*. Tokio y Kioto, 1991.

(Portugal y Castilla). He ahí la clave de éxito de aquellas dos potencias rivales (tanto por su vecindad como por sus objetivos comunes) que imprimieron una acción trepidante a las exploraciones, que alcanzaron los éxitos más apabullantes, que hicieron que el proceso descubrido alcanzara cotas más altas hasta concluir el conocimiento de la superficie de la Tierra.

Las empresas realizadas a través de la «frontera» por excelencia, el mar –que une lo que contribuye a separar–, presentaban tintes políticos y, también, mercantiles con algún rasgo pirático en que participaron con afán gentes del común, con entusiasmo algunos aristócratas y que fueron estimuladas por las Coronas. Se efectuaron viajes por tierra y a través de desiertos, por mares (de cabotaje y de altura) se ejerció el comercio, la piratería y la pesca. He ahí una práctica escuela de navegación en que los hombres asentados en el litoral del Suroeste de la Península Ibérica (desde Lisboa a Cádiz) se familiarizaron con la náutica en e «mare tenebrosum», desarrollaron unas aptitudes óptimas y pusieron en ejercicio unas actitudes idóneas para la náutica así como para obtener los mejores frutos de ella, incluidos los técnicos.

Los descubrimientos geográficos realizados por las Coronas de Portugal y Castilla constituyen el punto culminante de un proceso universal que ha merecido el calificativo de Era y el trayecto final de conocimiento de la superficie de la Tierra (Geografía física o descriptiva) y de puesta en contacto con culturas (Geografía humana). Castilla y la Especiería quedaron unidas por un proyecto descubridor y mercantil, el colombino. El Descubrimiento de 1492 constituye la acción descubridora por antonomasia, la gran aventura, y es el germen de la actividad colonizadora que sin dejar de tener su carga aventurera presenta inmensas dosis y dotes de perdurabilidad. Pero para tamaña empresa era preciso disponer de medios particularmente efectivos y ninguno lo fue tanto como la navegación; fundamentalmente la náutica cuyo perfeccionamiento y dominio era prioritario por cuanto constituía el testimonio de una cultura muy rica –al menos en lo material y técnico– en comparación con las que entró en contacto al otro lado de la mar océana.

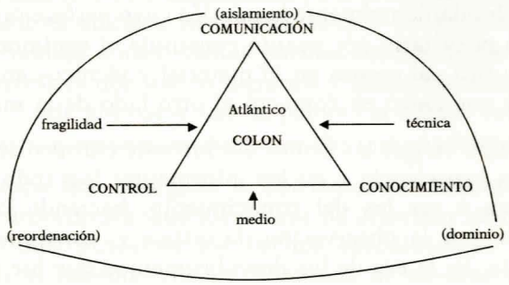
Es un tiempo en que las gentes del suroeste europeo se apoyarán en su propia experiencia y en los informantes logrando que estas fuentes pasen a ser las del conocimiento, haciendo brotar una preocupación por la observación, la crítica y, consecuentemente, por la ciencia. Es la era de los descubrimientos que fue más –y no era poco– que un periodo de ampliación de horizontes geográficos y exploración del mundo; condujo a un proceso de homogeneiza-

ción, unificación e intercomunicación que acabara con el aislamiento pernicioso al hacer que todos los espacios fueran visitados y más si se hallaban al alcance de una nave.

Lo marítimo se hacía sinónimo de descubrimiento de dominio técnico frente a lo continental que parecía equivaler a exploración, conquista, dominio político. En el proceso de descubrimiento y exploración se cruzan mares nunca anteriormente navegados, se hallan espacios que eran ignorados, se configura el contorno completo del Mundo, incluido uno Nuevo; se puso, finalmente, en contacto la mayoría de las culturas merced a la acción de una, la cristiana interocomunicante y se desarrollan unos descubrimientos geográficos; se crea, en una palabra, una nueva imagen del Orbe en que la Corona castellana pasó a ser eje de la economía, la aculturación, la técnica y la plenitud –aunque resulte tópico– frente a vacíos (aislamiento sive fragilidad), ausencias (vid, olivo, animales para el trabajo), carencias (rueda, lengua franca, macrofauna suficiente para la alimentación humana, pólvora y metalurgia «útiles», sistema de valores homogéneo), por más que sean apreciables las valiosísimas transferencias llegadas desde el Nuevo al Viejo Mundo.

Un mundo que presentaba la imagen de la fragmentación, heterogeneidad, incomunicación y desconexión así como las tópicas carencias, ausencias y vacíos; con una notoria incapacidad técnica, náutica, no apta para desarrollar rutas comerciales estables, movimientos rápidos, baratos y cómodos a distancias considerables, al menos a escalas macrorregionales americanas. Es evidente que no lo precisaban para su modus vivendi pero es, asimismo, obvio que tal actitud y eventual falta de magnitud fue clave en un aislamiento continental dentro de un Mundo inevitable y permanentemente comunicante.

El esquema propuesto en Sao Paulo[4] es oportuno:



[4]CUESTA DOMINGO, M. «Dominio náutico y potencia cultural». *Congreso América 92. Raizes e trajetórias,* Sao Paulo 1992.

Cuadro en que la clave, reiteramos, es la náutica, el instrumento, el barco y, más específicamente, la carabela, y el corolario o conclusión la GEOGRAFÍA; la geografía pragmática, no la de los curiosos. Una geografía resultante de la aplicación de una técnica, la NÁUTICA, a un arte, la COSMOGRAFÍA, que debido en ciencia, la GEOGRAFÍA, en su concepto más enciclopédico y también en el que fue más avanzado durante siglos.

GEOGRAFÍA

Una Geografía que se hallaba en continua renovación en cuanto que la sistemática ampliación de horizontes hizo incorporar, con la mirada puesta en un cielo nuevo, tierra nueva, nuevos paisajes, nuevos grupos humanos o, si se quiere, nuevos sistemas ecológicos. Primero a nivel litoral (de ahí el dominio del factor náutico), de dibujo, de delineación de la imagen cartográfica del Nuevo Mundo; después de penetración continental evaluadora de la magnitud y heterogeneidad de aquel mundo y ahí también jugó un papel importante la náutica[5]. Una geografía que hemos calificado de propia de un «estado mayor», útil para..., más allá de simple erudición y con mayor profundidad de la sencilla curiosidad. Una geografía avanzada, antecedente directo y precursora de la ciencia consagrada por los Humboldt, Ritter, Ratzel y posteriores seguidores y renovadores.

Una geografía que nace, pues, a caballo de la náutica y la cosmografía y que aparece, inicialmente, plagada de noticias perdidas en la bruma y con un aura de leyenda y mito. Que surge con nitidez en los libros escritos sobre cosmografía y náutica; también de la documentación emanada del propio desarrollo del proceso descubridor y de incorporación de las Indias a la Corona de Castilla y, más tarde, de España. Cosmografía y náutica estuvieron siempre unidas y la geografía y, específicamente, la cartografía resultante fue una consecuencia lógica de las navegaciones marítimas y continentales.

Una relación de hombre y espacio que supuso un mejor conocimiento del movimiento de los astros, el desarrollo de instrumentos de observación y de tablas, el estudio del agua y del fondo marino,

[5]CUESTA DOMINGO, M. «Descubrimientos náuticos en el interior continental». *VII[a] reunión de Historia de la Náutica y de la Hidrografía*. Manaos 1992.

el control del tiempo y la predicción meteorológica, las distancias y los peligros. En ello se basaba el transporte de mercancías, de guerreros y de noticias así como el control de espacios. Así se dominó el mar Mediterráneo y se efectuaron salidas al océano Atlántico; de este modo quedó establecido un notable tráfico en el Indico. El Pacífico quedó relegado a navegaciones de reducido número de tripulantes y a objetivo de escaso alcance universalizador, sin minimizar el interés y hasta importancia de algunas de aquellas travesías, de sus frágiles pero ágiles barcos y la repercusión cultural de aquellas hazañas.

Por otra parte no es ocioso subrayar que la geografía estudia una de las dos coordenadas en que se mueve la historia (espacio y tiempo) y, en consecuencia –ya se ha mencionado–, innumerables documentos aportaron materiales de índole geográfica de forma directa o indirecta, intencionalmente (en cumplimiento de normas) o involuntariamente (aún redactados con objetivos plenamente alejados de los geográficos, que van desde el asombro a la descripción pasando por el relato de hechos e incluso en el proselitismo religioso).

En los documentos relativos a la náutica es claro que deben ser señalados los que afectan al propio proceso descubridor y explorador: relatos de viajes (el primer colombino, primordialmente), capitulaciones con indicaciones demarcadoras, instrucciones, informes y memoriales, peticiones, etc.; hacer una reseña pormenorizada es, más que abrumador, punto menos que imposible. De línea análoga pero de magnitud considerablemente mayor son los relatos de los «hechos», la descripción de las «cosas»; es la historiografía hispánica de los primeros siglos, especialmente del XVI, cuya riqueza es grande. Los nombres de Mártir de Anglería, Fernández de Oviedo, Acosta así como Herrera y Tordesillas, en un largísimo elenco formado por historiadores primitivos, oficiales, regionales, de órdenes religiosas, etc. que esperan aún el análisis de sus aportaciones geográficas, en que nos hallamos interesados.

Pero, en este momento, se hace preciso enfocar el tema reduciendo el campo hacia lo específicamente y durante la Era de los descubrimientos, concretamente sobre lo

NÁUTICO-COSMOGRÁFICO-GEOGRÁFICO

Es conocido que a lo largo de la Historia, la Geografía ha desempeñado un rol importante. El proceso descubridor tenía un

objetivo claramente marcado: la localización y descripción clara y precisa de regiones y su representación gráfica en 'cartas' con una finalidad eminentemente práctica: conocer para explotar. La indagación de un eventual aprovechamiento del espacio americano sea con fines de dominio o sometimiento, para acciones fiscales, comerciales, de obtención de recursos o, también, a la búsqueda de una expansión de los más altos valores espirituales o culturales tuvo un reflejo en descripciones geográficas y mapas. El corpus de descripciones geográficas y el cartográfico resultante constituyen elementos de primer orden por su calidad de fuente primaria fiable, aunque pueda presentar errores consecuentes a las deficiencias técnicas del momento y a la novedad de los territorios a mostrar.

España, al efecto, realizó un notable esfuerzo e hizo extraordinarias aportaciones a la geografía, fijando su objetivo sobre cuestiones de la modernamente denominada Geografía Humana[6]. Posteriormente esta ciencia geográfica ha sufrido diversas vicisitudes en su trayectoria hasta llegar a nuestra época en que se produce más que nunca –salvando las distancias– una aproximación a aquella que se realizaba en el «estado mayor» de los descubrimientos que era la Casa de la Contratación.

Pero no es superfluo recordar que los descubrimientos geográficos de América fueron mucho más que el fugaz destello el aterraje colombino[7]. Fue el fruto de una trepidante y brillante actividad, prioritariamente marítima. Son unos prolegómenos, de la magnitud temporal de una generación, verdaderamente apasionantes desde los puntos de vista antropológico, científico en general y, de forma especial, en lo geográfico. Fueron los grandes descubrimientos configuradores de la forma y magnitud del Nuevo Mundo; la Era de los ensayos y adaptaciones biológicas.

El fruto de esta Era puede ser, frívolamente, considerado como superficial, epidérmico, táctil si se quiere, pero es indiscutida su importancia y transcendencia científica, técnica y, en una palabra, cultural. Pero bueno será subrayar que el período no puede ser tildado o caracterizado por la superficialidad ya que la meta inicial, la especiería, seguía siendo tozudamente buscada con decisión ante

[6]Dentro de una definición ecléctica de Geografía en tanto ciencia que estudia las variaciones de la distribución espacial de los fenómenos de la superficie terrestre (abióticos, bióticos y culturales) así como las relaciones del medio natural con el hombre y de la Tierra.

[7]CUESTA DOMINGO, M. «El aterraje de Colón en Guanahaní». *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, CXXIV-CXXXV: 79 y ss. Madrid 1988-1989 / 1992/.

la presencia de un «obstáculo» de proporciones inconmensurables, América. El reflejo cartográfico es esclarecedor.

Proceso descubridor que fue objeto de múltiples y minuciosos informes que, en poder de la Casa de la Contratación, fueron inmediatamente utilizados e incorporados al padrón a tenor de lo dispuesto por el Rey Católico (1508): «Mandamos que se haga un Padrón general y, porque se haga más cierto, mandamos a nuestros oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla que hagan juntar todos nuestros pilotos, los más hábiles que se hallaren en la tierra... se haga un padrón general el cual se llama Padrón Real, por el cual todos los pilotos de nuestros reinos y señoríos que de aquí adelante fueran a las tierras de las Indias, descubiertas o por descubrir, que hallando nuevas tierras o islas o bajas o nuevos puertos o cualquier otra cosa que sea digna de ponerla en nota en el dicho Padrón Real, en viniendo a Castilla vayan a dar su Relación al dicho nuestro Piloto Mayor y a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla, porque todo se asiente en el dicho Padrón Real, a fin de que los pilotos sean más cautos y enseñados en la navegación».

El Padrón Real es una realidad oficial desde 1508 –creación del cargo de Piloto Mayor– (en verdad la 'carta' de Juan de la Cosa (1500) ya lo era en cierta medida) y en la imagen plasmada sobre su superficie quedaban incorporadas cuantas rectificaciones creían pertinentes los pilotos de lo que se denominó la Carrera de las Indias; era una síntesis gráfica de lo que, en la práctica, constituía la incorporación de las Indias a la Corona de Castilla. Una carta secuenciada y particular de un reino en crecimiento continuado hasta que, pasada una generación del momento cumbre del 92, merced al primer viaje circumnavegador, adquirió la categoría de mapamundi elevando el centro cartográfico de Sevilla (de la Casa de la Contratación, desde 1503) a las mayores cotas científicas de su tiempo; los ejemplares más brillantes se hallan repartidos, después de diversas vicisitudes, por distintas instituciones europeas.

Fue, insistimos, un tiempo –1492/1519– en que el énfasis de la actividad ultramarina se halla sobre los descubrimientos para dar paso a otra época, la de las conquistas. No es que anteriormente no se hubieran dado o que a partir de esta fecha no volviera a hallarse ningún nuevo espacio americano ni a entablar contacto con ningún otro grupo étnico nuevo; pero sí tuvieron su desarrollo las conquistas por antonomasia, la ocupación de territorios bien poblados y organizados la anexión de grupos sociales excelentemente jerarquizados y de alto desarrollo cultural y tecnológico, con las consabidas carencias.

Fue un lapso no menos interesante de actividad geográfica brillante, rápida, penetrante, evidenciadora de la complejidad geográfica (física y humana) de aquella «Quarta Orbis Pars»; recuérdense –por ejemplo– las cartas denominadas de Torino, Salviati, Castiglioni y otras, las realizadas por Andrés de Morales (1515), Nuño García de Toreno (1522), Diego Ribero (1525, 1527, 1529, 1535), etc. Era un claro avance desde un conocimiento intuitivo y cuasi táctil hacia algo más profundo y trascendente[8]; es obvio.

La riquísima aportación geográfica continuó siendo abrumadora y de tal naturaleza que no ha sido suficientemente encomiada con haberlo sido mucho. Tan abundante que no era factible captar con prolijidad la infinidad de novedades –algunas notables, otras de detalle– que ofrecían quienes sobre el terreno ampliaban los horizontes geográficos de forma continua. Sirva de muestra el tardío reflejo cartográfico del descubrimiento de las islas Galápagos que, sin embargo fue reseñado de inmediato, por su protagonista[9].

Pero es una actuación precedida por una incesante acción náutica, descubridora, que quedó plasmada en una abundante, bella y rica cartografía. Una cartografía americana que surge de la tradición bajomedieval y de artífices que tuvieron un periodo de práctica artesanal, recuérdese como Cristóbal Colón tuvo una actividad de copista y dibujantes de cartas como medio de subsistencia en momentos de precariedad vividos en la península Ibérica; el inefable Bartolomé de las Casas[10] recuerda en su Historia que el Almirante en ciernes se sustentaba con la «industria de su buen ingenio y trabajo de sus manos, haciendo o pintando cartas de marear, las cuales sabía muy bien hacer, como creo que arriba tocamos, vendiéndolas a los navegantes».

Por otra parte, la fabricación de mapas y la existencia de ejemplares cartográficos importantes no fue –así debía ser– excepcional. Martír de Anglería[11] recuerda cómo visitó al «prelado burgalés, patrono de las referidas navegaciones... Encerrados en una habitación, tuvimos a mano numerosos testimonios de todo lo ocurrido: una esfera sólida del universo con estos descubrimientos y diversos mapas a que los navegantes llaman cartas de marear. Una de ellas

[8]CUESTA DOMINGO, M. «La cartografía española de los descubrimientos», en: GUEDES, M.J. (Edit. y dir.). *Cartografía Histórica Americana.* Vol. II (En prensa). Edic. del I.P.G.H. / México 1992/.

[9]CUESTA DOMINGO, M. «Las islas Galápagos en la dinámica del océano Pacífico». *Rev. de Historia Naval.* Madrid 1987.

[10]Historia de las Indias, I°, XXX.

[11]Decadas del Nuevo Mundo, II^a^, lib. X.

la habían dibujado los portugueses, con intervención según decían, del florentino Américo Vespucio... Otra carta, comenzada por entender por su hermano Bartomolé que asimismo los reconoció. Además, ho hubo castellano que poco a poco que se creyera capacitado para medir tierras y litorales, no se confeccionase su mapa. Guárdense como las más estimables las que compusieron aquel Juan de la Cosa... y otro piloto nombrado Andrés de Morales, ya porque su experiencia fuese mayor (conocían efectivamente aquellos lugares como las habitaciones de su casa), ya porque estuviesen reputados como más entendidos que los otros en la cosmografía náutica».

El descubrimiento de un Nuevo Mundo supuso el surgir de una nueva frontera que juntamente con el océano Pacífico (descubierto por Balboa –1513–, y cruzado por la expedición de Magallanes-Elcano, 1529-21) será una verdadera «gran fortaleza», con toda su problemática, tensiones, anhelos, objetivos y resultados; pero también con sus aportaciones científicas y técnicas, especialmente náuticas. El esfuerzo de comunicación y los trabajos de conocimiento, reconocimiento, descripción, cartografiado y reordenación del territorio fueron particularmente intensos y efectivos y la imagen física de un nuevo Mundo y de la magnitud y configuración de ese mundo y los mares circundantes fue enriqueciéndose y perfeccionándose en progresión creciente.

El centro de toda esa inmensa aventura y fantástica expansión se hallaba en la línea Sevilla-Cádiz y su entorno (abandonado Palos que no fu más que se de partida inicial) la capital sevillana se transformó en eje del comercio que encauzó todo lo relativo a las Indias, al proceso de descubrimientos colombinos y a los que navegan tras su estela. De inmediato se hizo imprescindible la creación[12] de una Casa con fines específicamente mercantiles (de la Contratación); pero el verdadero impulso fue dado por el rey Fernando (1507)[13], con los cargos necesarios para el cumplimiento de sus cometidos; el que ahora llamaríamos gerente, Rodríguez de

[12]Un Memorial (1502) atribuido a Francisco Pinelo lleva la propuesta de erección de una casa o almacén para centralizar el tráfico con las Indias; es considerado como el germen de la Casa de la Contratación fundada por los Reyes (1503, enero, 20). De este mismo año son las primeras Ordenanzas (Archivo General de Indias, «Patronato», legajo 251, ramo 1°.).

[13]HERRERA Y TORDESILLAS, A. *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del mar océano.* Edic. de M. CUESTA DOMINIO, Universidad Complutense, Madrid 1991: I, 487. Las segundas Ordenanzas son de 1510 (Archivo General de Indias, «Patronato», legajo 251, ramo 1°.).

Fonseca, que con sus oficiales administrativos (factor, tesorero, escribano) hicieron que pronto se transformara en verdadero centro de decisión de las Indias donde se controlaba y planificaba. Donde, tal efecto, era imprescindible conocer, recoger datos, trazar derroteros, recibir informes y descripciones geográficas e, inmediatamente, levantar mapas o cartas marítimas que plasmaran en imágenes la realidad del proceso descubridor; es la justificación de su progresiva transformación en un centro técnico (científico); instrumentos, exámenes, informes, ordenación de descubridores, progreso científico, etc.

La carta por antonomasia fue el Padrón real; era un modelo oficial de mapa universal en que, además de reflejarse el Viejo Mundo (prácticamente un portulano), se iba enriqueciendo con la imagen de las tierras descubiertas por España. El propio Américo Vespucio participó, como es lógico, por razón de su cargo, en la cartografía de la Casa, trabajos suyos –afirma Pedro Mártir de Anglería– fueron vistos en casa de Rodríguez de Fonseca[14] y debió ser frecuente su copia porque la Corona dio orden de un uso restringido: «en lo de las Cartas de marear, ha sabido su Alteza que se dan a muchas personas y porque no quiere que se den sino a las personas que fuere necesario y que van a su servicio, a América, que los oficiales tomen juramento y, de aquí adelante, no dé ni consienta dar cartas a ninguna persona que no fuere por mandato de su Alteza y de los oficiales de la Casa»[15].

Pero si la organización de índole estrictamente mercantil tenía la obvia importancia, no era menos interesante la organización científica que llegó a alcanzar. Cargos como los de Piloto mayor (encargado de examinar y graduar a los pilotos; de él dependía en gran medida la calidad de los trabajos técnicos resultantes), Cosmógrafo de hacer cartas e instrumentos de navegación, Catedrático de arte de navegar y cosmografía[16]. Así el primer piloto fue América Vespucio (1508) y otros: Díaz de Solís, Sebastián Caboto, Alonso de Chaves, Rodrigo Zamorano, Ramirez Arellano, Francisco de Ruesta.

[14]No se ha conservado ningún mapa de América.

[15]Fragmento de la Real Cédula, Monzón 10, junio, 1510, aunque recoge PUENTE Y OLEA. *Los trabajos geográficos*, 275.

[16]PULIDO RUBIO, J. *El piloto Mayor. Pilotos Mayores, Catedráticos de Cosmografía y Cosmógrafos de la Casa de la Contratación de Sevilla.* Sevilla 1950.

Este autor matiza entre unos titulares que alcanzaron el cargo por nombramiento real y gracias a su experiencia frente a otros, hombres de ciencia, que fueron nombrados tras efectuar una «oposición».

Cosmógrafos de hacer carta y fabricar instrumentos[17]: Nuño García de Toreno, Diego Ribero, Aloso de Chaves, Diego Gutiérrez, Falero, Jerónimo de Chaves, Sancho Gutiérrez, Alonso de Santa Cruz, Pedro Mesia, Pedro Medina, Domingo Villarroel[18].

Geografía y cartografía en libros cosmográficos del siglo XVI.

Poniendo atención especial en algunos otros contenidos mencionados pueden establecerse algunas conclusiones sobre su aportación al avance de la geografía. En principio, puede hacerse una amplia periodización situando una fecha clara, 1519, situado entre dos nítidas; indiscutible la primera, 1492, notoria la segunda, 1573[19], que bien puede prolongarse, para nuestros efectos, hasta iniciado el siglo XVII, como podía concluirse en 1550.

La magnitud cronológica y la abundancia documental no permite analizar, en este breve comunicado, todas y cada una de las aportaciones de interés geográfico que pueden extraerse de ellos. Ni tan siquiera observando los libros de cosmografía y náutica cuyos autores han sido mencionados; ha habido que hacer una selección de obras suficientemente distintas como para poder ser consideradas representativas. Son las de Fernández de Enciso, Alonso de Chaves, Martin Cortés, Antonio de Herrera por no alargar el elenco con nombres tan importantes como los de Pedro de Medina e incluso Tomé Cano o García de Palacio[20]; una nómina que es susceptible de ser ampliada con, lo que no es menos importante, los propios cronistas y que con la cartografía alcanzaría un volumen colosal. Comenzando por los autores citados, hacemos una sucinta relación bibliográfica:

Fernández de Enciso.

Fue un «baquiano», que tenía una base jurídica y cultural muy por encima de sus compañeros de aventura. Fernández de Enciso contaba unos 35 años de edad cuando pasó al Caribe donde consiguió reunir un razonable capital lo que le permitió participar

[17]Los cosmógrafos de hacer cartas náuticas e instrumentos de navegación formaban parte de los tribunales examinadores de pilotos y maestros, analizaban las relaciones hechas por los pilotos al final de sus viajes, incorporabanal «padrón real» las novedades o correcciones y garantizaban la fiabilidad de aquel magno documento.

[18]Ver también: PUENTE Y OLEA, M. *Trabajos geográficos de la Casa de la Contratación*. Sevilla 1900.

[19]«Ordenanzas del Bosque de Segovia», Archivo General de Indias, «Indiferente General», legajo 427, lib. 29, fs. 63 y ss.

[20]Los tres en proceso de nueva edición.

activamente con sus ahorros y protagonizar personalmente algunas acciones en la dinámica en la interesante región de Tierra Firme. Su preparación teórica y experiencia vital dieron su fruto en una obra geográfica sintética («Suma») con especial atención a las Indias. Su intencionalidad era –como él mismo dice– pedagódica, práctica y para uso principal de marinos y pilotos («los pilotos sabrán de hoy en adelante...»). El autor pretende que su geografía sea útil para, no solo curiosa al gran público; expone –dice– «las costas de las tierras por derrotas y alturas, nombrando los cabos de las tierras y en altura y grados de cada uno...», describiendo desembocaduras, tierras próximas, una sucinta historia natural, toponimia, etc. constituyendo una verdadera «carta en prosa» muy interesante –es la primera de América– pero verdaderamente elemental dada la temprana fecha de su confección; no obstante deja traslucir su conocimiento sobre algunos errores de los instrumentos náuticos (como en las cartas) pero no fue capaz de solucionarlos. Como hiciera su conocido, coetáneo y hasta maestro indirecto, Juan de la Cosa, Fernández de Enciso construyó una carta universal, como siguió haciéndose a lo largo del siglo.

Alonso de Chaves

Sin embargo hallamos un hombre singular, Alonso de Chaves, cuyo «Espejo de Navegantes» describe, exclusivamente, las Indias. El *Quatri partitu en cosmographia practica... Espejo de Navegantes* permaneció inédito hasta tiempos recientes aunque fue conocido y hacen referencia al manuscrito Fernández Duro, Bécker, Stevenson, Guillén, Lamb y Guedes. Fue precisamente este último investigador –que dirige los trabajos del equipo de Cartografía Histórica del I.P.G.H.– quien dedicó una atención muy especial al «Quattri partitu...» en cuanto hacía referencia a la costa brasileña.

La obra de Alonso de Chaves fue escrita en torno al año 1538[21]. La fecha constituye un hipótesis suficientemente fundada y está en divergencia con la posibilidad de que fuera iniciada una vez recibiera el nombramiento de Cosmógrafo y Piloto Mayor. Recuérdese como Hernando Colón –1526– era encargado por Real Cédula de «hacer una carta de navegar, un mapamundi y una sphera en la

[21]En el manuscrito hay un párrafo en que, al explicar con un ejemplo práctico la cuestión del «áureo número» ofrece indica, como ya pasado, el año 1520 y como todavía futuro el de 1538. Dice así: «por manera que el año de 1520 fue uno de áureo número e acabados los diecinueve años, que será a fin del año 1538, tornará otra vez a comenzar» (CASTAÑEDA, CUESTA, HERNANDEZ. *Alonso de Chaves y el libro IV° de su 'Espejo de Navegantes'. 21.*

cual se sitúen todas las islas y tierra firme y nuevas islas que ya estuvieren descubiertas o que se descubriesen de aquí adelant»[22] y consciente del ingente trabajo que encargaba se lo encomendaba –en el mismo escrito– conseguir la colaboración de Diego Ribero –«nuestro piloto y maestro de hacer cartas de navegar» y otros expertos, entre estos últimos estaba Alonso de Chaves[23], que el 4 de abril de 1528 recibía su nombramiento.

La conclusión del escrito de Chaves debió hacerse a fines de los años treinta del siglo XVI; hemos citado la fecha de 1538 como más verosímil sin embargo Laguarda Trías estuvo convencido que debió ser hacia 1533[24] y Lamb[25] hacia 1539; Guedes[26] y Castañeda, Cuesta Domingo, Hernández[27] toman la posición de defender el año de 1538. El piloto mayor Chaves en el capítulo XIX cita el Rio de «santi spiritus» (21° N.) como el último descubierto hasta 1536. Por otra parte dice, al describir la costa peruana, que el cabo de «Anguilla» es el último descubierto hasta el uno de noviembre de 1537, describiendo, a continuación, otras islas posteriormente incorporadas[28] pero que no superan en latitud al último punto citado en el litoral continental.

En ambos casos se nos ofrecen sendas obras (tanto más perfectas cuanto más avanza el proceso descubridor) cuya parte descriptiva es sumamente precisa, incluso de información más rica, perceptible y secuenciada que la cartografía convencional. Cartografía convencional y descripción geográfica muy bien pueden ser consideradas complementarias y en ningún caso puede la segunda excluir a la primera a la hora de estudiar, valor y conocer el proceso de descubrimientos geográficos de América. A título de ejemplo, ilustran el final del debate sobre la isla del aterraje colombino[29] que iban a resurgir 450 años después de la publicación por quienes no tuvieron a bien consultar el Quatri partitu de Chaves –ya suficientemente difundido– ni siquiera la carta de Juan de la Cosa (1500) de conocimiento general. Al respecto, el avance dado en dos décadas,

[22]A.G.I., Indiferente General, 421.
[23]Ibidem.
[24]GUEDES, M.J. *Conhecimientos geográficos do Brasil em Portugal e em Espanha em 1540,* Lisboa 1972, 7.
[25]Ibidem.
[26]Ibidem.
[27]*Alonso de Chaves y su Espejo de Navegantes.*
[28]Capt.° XVI.
[29]CUESTA DOMINGO, M. «*El aterraje de Colón.../7/* y en *Actas del primer encuentro internacional colombino,* 103 y ss. Sevilla 1990.

desde la obra del bachiller Fernández de Enciso, ha sido gigantesco, consecuencia del proceso descubridor.

Alonso de Santa Cruz.

Alonso de Santa Cruz es uno de los nombres más apreciados de entre los que trabajaron en la Casa de la Contratación. Su obra es de volumen considerable, de interés indiscutible y de importancia muy notoria. Vivió entre 1505 y 1567 y tuvo un protagonismo activo en los descubrimientos geográficos; participó en la expedición de Sebastián Caboto hacia la Especiería y en demanda de las islas de «Tarsis, Ofir, Cipango y Catayo». Fue una experiencia[30] que se acumularía sobre su ciencia (lecturas y participación en debates y discusiones) para dar fruto en sus obras, principalmente el «Islario general» y el «Libro de las Longitudines»[31]. En la Casa de la Contratación trabajó también en la creación de nuevos instrumentos para el difícil cálculo de la longitud –al estilo de Apiano– pero lo más importante fue su actividad cartográfica.

Hacia 1536 trabajaba, con Diego Gutiérrez, en un padrón que debió concluirse en 1542[32]. Dibujado al estilo clásico, mediante divisiones para indicar las zonas climáticas (al estilo de Ptolomeo) por «paralellos y climas, según los antiguos, los días mayores que hay en alturas hasta 63 grados», con un nuevo sistema de proyección: «Ora, nuevamente, Alonso de Santa Cruz, a petición del Emperador, ha hecho una carta abierta por los meridianos desde la Equinocial a los polos, en la cual, sacando por el compás la distancia de los blancos que hay de meridiano a meridiano queda la distancia verdadera para cada grado, reduciendo la distancia que queda a leguas de línea mayor»[33].

Su Islario general de todas las islas... lo escribió Santa Cruz como parte integrante de una obra superior que pretendía concluir bajo el título de Geografía General (así lo subraya en diversas páginas del Islario). El manuscrito, con 111 láminas en color, se halla en la Biblioteca Nacional de Madrid y copias, parciales, en Viena (dos) y Besançon.

[30]«Después de estos yo medí a saber las ciencias de la Astrología y cosmografía, por donde permitió mi buena dicha que yo viniese a la Corte y que platicase esa ciencia al emperador Carlos, de gloriosa memoria, y le sirviese de maestro más de diez años».
[31]Ambas en CUESTA DOMINGO, M. *Alonso de Santa Cruz y su obra cosmográfica.* (2 tomos). Madrid 1983-1984.
[32]Se halla en la Biblioteca Real de Estocolmo.
[33]Apud VENEGAS DEL BUSTO. *Las diferencias de libros que hay en el Mundo.* Toledo 1540, XVI.

La obra está escrita –y permaneció inédita– hacia 1539[34]; Santa Cruz escribió[35] primero las partes tercera y cuarta (de mayor interés para el Emperador) y posteriormente, hacia 1541 concluyó su escrito que, a instancias del propio Carlos V°, prosiguió completando hasta 1560[36]. Lo más valioso del Islario es su Atlas –el primero, manuscrito, hecho sobre papel– y el islario (conjunto de láminas con las islas del Mundo[37]) propiamente dicho también realizado a todo color y en papel.

Martín Cortés.

En tanto que la náutica indígena seguía anclada en técnicas repetitivas, consuetudinarias, la castellana y portuguesa avanzaba a ojos vista. Sus progresos se difundían merced al triunfo de la imprenta y a la difusión del dominio de la lectura y escritura[38]. Es por ello que este cúmulo de experiencia náutica más las ideas expresadas por cosmógrafos fue dando lugar a pequeños libros ilustradores intencionadamente redactados para expertos y, principalmente, para Reyes.

Así surge, entre otros, el Breve compendio[39] de Martín Cortés[40]. Al igual que sucediera con las Sumas de otros autores, constituye una síntesis realizada sobre un contenido complejo pero escrito de manera que sus contenidos llegaran a estar al alcance de los no universitarios de su tiempo; es un método de facilitar el estudio de esta temática a la manera que el propio título de la obra de Martín Cortés indica:

«Breve compendio de la sphera y de la Arte de Navegar, con nuevos instrumentos y reglas, ejemplificando con muy sutiles demostraciones».

[34]Cuando Alonso de Chaves escribía su Quatri partitu o Espejo de Navegantes, que también quedó sin publicar por razones de calidad; eran demasiado buenas para que cayeran en manos de competidores.

[35]La suplantación de su autoría por Andrés García de Céspedes, mediante un burdo raspado del nombre de Santa Cruz y suplantación por el que aparece en la portada, es una anécdota sobradamente conocida.

[36]CUESTA DOMINGO. *Alonso de Santa Cruz y su obra*, I, 115.

[37]Incluyendo entre ellas, por sus peculiares características, Venecia y México-Tenochtitlan.

[38]En contraposición la escritura y lectura en las culturas amerindias era cuestión de individualidades y presenta dificultades extremas por lo que tenía una función ritual muy específica y nunca un carácter práctico equiparable con la europea.

[39]Bensaude subraya la casi identidad entre los títulos de las obras de Cortés y Falero.

[40]Edic. de M. Cuesta Domingo en Museo Naval. Madrid 1991.

Haciéndola susceptible de aprovechamiento por la náutica:

«¿Qué obra mejor que encaminar al que va sin camino?, ¿qué cosa tan árdua como dar guía a una nao engolfada, donde solo agua y cielo verse puede?»[41].

Son obras que se inician con un elogio al Monarca y se remontan a los considerados «inventores» –héroes culturales–, sea de leyes –Isis–, de la agricultura –Ceres–, etc. a quienes celebraban con suntuosidad. Inmediatamente se establece al segundo término de la comparación siempre favorable a monarca reinante sin olvidar hacer un autoelogio. Por otra parte, los contenidos presentan analogías evidentes sobre la cosmografía, esquemas teóricos sobre la cosmología y temática práctica sobre la aplicación de una y otra a la náutica con descripción de instrumentos y tablas para uso del piloto. Todo se reduce a resolver los problemas que eventualmente se encuentren los navegantes. Los denominados elementos de la navegación: rumbos y vientos, distancia, latitud y longitud además de la cartografía.

Porque «navegar no es otra cosa sino caminar sobre las aguas de un lugar a otro; y es una de las cuatro cosas dificultosas que el sapientísimo rey escribió. Este camino difiere de los de la tierra en tres cosas. El de la tierra es firme, este fluxible; el de la tierra es quedo, este movible; el de la tierra señalado y el de la mar ignoto»[42]. Y prosigue Cortes: «...siendo este camino tan dificultoso sería difícil darlo a entender con palabras o escribirlo con la pluma. Lo mejor explicación que para esto han hallado los ingenios de los hombres es darlo pintado en una carta,..»[43].

Todo un «Arte» era esta síntesis de técnica y ciencia en que se compendia todos los conocimientos teóricos y prácticos realizado por los expertos. Un Arte y Ciencia –que de todo tuvo y aún mantiene– patrimonio de los países más avanzados, como dijera el poeta norteamericano R.W. Emerson: «Las naciones más adelantadas son siempre las más marineras»; para la España de la Edad Moderna el mar fue uno de sus principales fundamentos.

[41]Breve compendio... /40/, fol. IV v°.

[42]Breve compendio... /40/, fol. LXI v°.

[43]Ibidem.

Antonio de Herrera.

Es el conocido autor[44] (fines del siglo XVI) de la Historia de los hechos de los castellanos en las Islas y Tierra Firme del mar océano y otros numerosos escritos. Pero ahora interesa subrayar la parte introductoria de su obra, también denominada Décadas: es una «Descripción de las Indias Occidentales»[45] basada en la Geografía y descripción universal de las Indias de López de Velasco.

Una geografía de Herrera que se inicia con la demarcación de las Indias y la navegación desde Sevilla hasta América; asimismo procede a una descripción –conforme a las numerosas fuentes manejadas por el cronista– de los territorios ultramarinos: Santo Domingo, Cuba, Jamaica, Puerto Rico y pequeñas Antillas, Venezuela, Florida y Nueva España, Centro y Suramérica.

Los aspectos geográficos tratados en el siglo XVI.

Al analizar los diferentes aspectos susceptibles de ser estudiados a través de los textos mencionados, debe procederse sistemáticamente. Y al hacerlo se evidencia que la aportación fue mucho más profunda que la simplemente descriptiva o catalogadora de accidentes topográficos o enunciadora de una toponimia, es más amplia que una sencilla relación entre hombre y naturaleza. Para los españoles que protagonizaron y escribieron en aquella Era la geografía fue todo eso pero también supieron realizar síntesis en las que se estudiaban los hechos y sus circunstancias.

Para estos autores la geografía tenía un doble contenido. Por un lado era una ciencia de lo general, de toda la Tierra comprendiendo las ciencias astronómicas, físicas, biológicas y humanas; y del mismo modo fue para los grandes geógrafos hasta el siglo XIX. Es a partir de 1883 cuando el campo de estudio se redujo –con Richtofen– a los fenómenos de la superficie terrestre y los que se hallan en causalidad recíproca con ella; desde aquel entonces el Globo terráqueo no debería ser estudiado como un elemento del

[44]Ultima edición de M. CUESTA DOMINGO, en 4 tomos, en la Editorial Complutense. Madrid 1991. Ver también: CUESTA DOMINGO, M. «Herrera en la fundamentación histórica de la temática sobre la 'retención de las Indias' de Solórzano». *Actas del Congreso internacional sobre la proyección y presencia de Segovia en América,* 511. Segovia 1992; en el mismo libro de Actas: PEREZ DE TUDELA, J. *«Antonio de Herrera»*, pág. 501-510; y, CUESTA, M.P. «Antonio de Herrera y su aportación a la historiografía», pág. 529-559.

[45]Con la inclusión de unos sencillos mapas. Ver ed. de Cuesta Domingo, /40/, I: 131 y ss.

conjunto astral. Sin embargo los geógrafos del siglo XX no han olvidado dedicar alguna atención a la forma, dimensiones de la Tierra, su posición en el Sistema, cartografía, geología, meteorología, etc.

Pues bien, los autores referidos del siglo XVI (citados o tácitamente incluidos) procedieron conforme a los cánones de una geografía moderna, en lo posible, en todos sus extremos. Se preocuparon de la identificación y localización tanto de accidentes costeros como del interior insular o continental[46] dando lugar a una toponimia (exónimos si se quiere) extraordinariamente rica[47]. Asimismo, por la Tierra en su conjunto y por los métodos para el cálculo de coordenadas, magnitudes, distancias y trayectorias. En este sentido los escritos de Chaves, Santa Cruz y Martín Cortés son esclarecedores[48].

La descripción se halla plenamente desarrollada en autores tales como Fernández de Enciso, Fernández de Oviedo, Las Casas, Chaves, Herrera y muchos otros; sus contenidos abarcan desde el ¿cómo? al ¿dónde? y al ¿por qué?. Una explicación que sobrepasa los caracteres de lo accidental y extraordinario para penetrar en nociones de generalización, conexión, correlación e interdependencia. Ahí están autores tales como Fernández de Oviedo y Acosta que no dudan en incorporar la noción de natural al título de sus obras.

Unas descripciones que tenían una finalidad eminentemente práctica para el navegante que, por ejemplo, con el libro de Chaves en la mano hubieran podido disponer de una guía exacta de las Indias para el pilotaje; era un verdadero espejo de navegantes en

[46]Los trabajos de Alonso de Chaves, Alonso de Santa Cruz y López de Velasco no son sino algunos de los más conspícuos.

[47]Algunos ejemplos en: CUESTA DOMINGO, M. y M. MURIEL. *Atlas toponímico extremeño americano.* 3 edición, Madrid 1985; CUESTA DOMINGO, M. «Presencia de España en Norteamérica; panorama toponímico». *Boletín de la Real Sociedad Geográfica,* CXXII: 93 y ss. Madrid 1986; CUESTA DOMINGO, M. y M. MURIEL. «Atlas de Guadalupe en América», Congreso sobre Guadalupe y América. Guadalupe 1991.

[48]Alonso de Santa Cruz en su Libro de las longitudines y la primera parte del Islario («Breve introducción a la esfera») edic. de CUESTA DOMINGO, M. /31/, tomo I. - pero sobre todo en el Espejo de navegantes de A. de Chaves (edición de P. CASTAÑEDA, M. CUESTA y P. HERNANDEZ, Madrid 1983), se explica lo relativo a la esfera, su relación con el mundo astronómico, el calendario, los movimientos de los cuerpos celestes, eclipses, climas y los instrumentos de observación y cálculo y su aplicación a la náutica, etc.

que el piloto podía mirarse[49] en su duro arte de marear, con el que podría establecerse y calcularse el camino a recorrer; son verdaderas descripciones y muy minuciosas, con indicaciones precisas y preciosas, notablemente costosas, sorprendentemente exactas y enormemente útiles y, por lo mismo, considerablemente peligrosas en poder de competidores y no digamos de enemigos. Hubo otros trabajos mucho más elementales, como el de Vellerino de Villalobos[50], más ingenuos y menos ricos en contenidos que, como su título enuncia, servían de faro, de imagen identificadora de determinadas tierras cuando el barco se aproximaba a ellas desde determinadas posiciones.

El cálculo de distancias, el conocimiento de rumbos y vientos, la estimación de latitudes y, en lo posible, de longitudes, el precario control de la hora, la cartografía, las predicciones meteorológicas y el sondaje del mar litoral es materia casi común a otras obras de primer orden. El subsiguiente descubrimiento de un Nuevo Mundo, una naturaleza novedosa y hombres antropológicamente ignorados eran elementos amplia y minuciosamente descritos en los libros de náutica, crónicas, descripciones y demás escritos del siglo XVI[51]; sus múltiples reediciones[52] y traducciones a los idiomas más difundidos en Europa y en las ciudades de máximo interés comercial[53] constituyen evidencias más que razonables de la importancia de las aportaciones geográficas de aquellos libros de náutica y otros complementarios que se hallaban a disposición del lector.

El conocimiento de la dinámica en la hidrósfera y en la atmósfera y su efecto sobre la navegación a vela así como el establecimiento de «carreras»[54] no es sino otro de los elementos a destacar (el propio Quatri partitu... de A. de Chaves comienza y acaba su cuarta parte de tal manera).

Puede pues concluirse con la afirmación expresada al comienzo sobre la importancia de la náutica y su acción de vehículo y, por ende, su relación con los progresos y de la geografía.

Dinámica oceánica y atmosférica.

El último aspecto a considerar es estrictamente geográfico, de geografía física o, si se quiere, de dinámica de fluidos. El condicionamiento de la dinámica de la Atmósfera y el de la Hidrosfera en superficie para la navegación a vela es manifiesta; para la intercomunicación con América en la Era de los descubrimientos es obviedad. Los trabajos del eminente marino e investigador M.J. Guedes en la Historia Naval Brasileira y en la «Revista de Indias» muestran con claridad y precisión el fenómeno, sus efectos en la navegación atlántica y sus aplicaciones a las vías marítimas entre las metrópolis con sus territorios ultramarinos (las «carreras»).

Es evidente que de todo el cúmulo de corrientes (véase un Atlas) la continuidad de las de Canarias y Norecuatorial y la adición de los vientos Alisios del Nordeste constituyen una verdadera vía de acceso a América en que las islas Canarias pueden jugar un papel que didácticamente puede ser calificado de «estación de servicio».

Las demás vientos y corrientes del Atlántico y el Pacífico facilitarían el acceso a América desde latitudes africanas o asiáticas demasiado alejadas y absolutamente desinteresadas, desmotivadas y no «nuclearizadas»; en suma desde espacios poblados por gentes que no reunían las demás condiciones exigidas para los denominados grandes descubrimientos y, particularmente el de América. De forma análoga puede hablarse de los pueblos americanos en comunicación con el resto del Mundo, aún sin darle el énfasis, aparentemente, otorgado por el prof. Pérez de Tudela[55] respecto a la aproximación indígena hacia espacios orientales del Atlántico.

[49]Es la razón por la que no fue autorizada su publicación, en su momento.

[50]*Luz de navegantes*, Madrid 1988.

[51]La obra citada de Fernández de Enciso supone el punto de arranque de una serie de publicaciones especialmente brillante durante el siglo XVI; deben ser citadas algunas de ellas; Tratado de la esfera y dle arte de marear de Francisco Falero, Arte de navegar de Pedro de Medina, Breve compendio de la esfera del arte de navegar de Martín Cortés, Arte de navegar y Regimiento de navegación de Pedro de Medina, Chronographia de Jerónimo de Chaves, Compendio del arte de navegar de Rodrigo Zamorano, Instrucción náutica de Diego García de Palacio, etc.

[52]Por ejemplo la obra de Fernández de Enciso de 1530, dos veces, y en 1546 otra; la de Pedro de Medina en 1552 y 1563; la de Martín Cortés, en 1556.

[53]Por poner dos ejemplos, citamos la obra de Pedro de Medina fue traducida al italiano y publicada en Venecia (1554, 1555 y 1609); al inglés, en Londres (1581 y 1595); al francés, en Lyon (1554, 1561, 1569 y 1576), en Ruan (1573, 1577, 1579, 1607, 1628 y 1633), en La Rochela (1615 y 1618); en los Países Bajos, en Amberes (1580) y Amsterdam (1589, 1592 y 1598). Asimismo la obra de Martín Cortés lo fue en Londres (1561, 1572, 1579, 1584, 1596, 1609, 1615 y 1630).

[54]Bien esquematizadas por Max J. Guedes.

[55]*Mirabilis in altis*. CSIC. Madrid 1983.

A MODO DE CONCLUSIÓN

Puede rectificarse, objetivamente, la idea expresada desde el comienzo. El dominio de la náutica en lo que supone de perfeccionamiento del barco y la pericia para navegar constituyó un elemento decisivo en la superioridad esgrimida por la cultura activa del descubrimiento por antonomasia.

Una náutica que contribuyó al desarrollo de una geografía moderna, al desarrollo de una cartografía muy precisa y, por ende, al conocimiento y control de grandes espacios; es el fruto y, a la vez, instrumento, de la ampliación de horizontes, anexión de territorios y multiplicación de súbditos de la Corona.

Es por ello que, a fines de este famoso Quinto Centenario, resulte oportuno que una institución como la Real Sociedad Geográfica –que no precisa del valor simbólico de los «números redondos»– haya efectuado esta particular conmemoración de aquel lejano proceso que a través de un cielo nuevo llevó a tierra nueva (Martín Cortés también lo vio así al admirar las aventuras de los navegantes).

En contraposición, las culturas de América hasta 1492 vivían en su mundo, aisladas, como en una atmósfera artificial cuya ruptura por la llegada de los barcos foráneos puso en evidencia su fragilidad.

RESUMEN

Se considera el trascendental hecho del encuentro de dos mundos, el Viejo y el Nuevo desde la realidad geográfica e histórica de los siglos XV y XVI. En concreto, se analizan factores tales como la náutica, el conocimiento geográfico y los avances de la cartografía.

ABSTRACT

The significant fact of the meeting of two worlds, the Old and the New, is considered from the geographical and historical reality of the 15th and 16th centuries. In relation to the Discovery of America, the authors analyze factors such as the development of navigation, the period's geographical knowledge and cartography's fast progress.

RESUMÉ

On considère le fait remarquable de la rencontre de deux mondes, le Vieux et le Nouveau, à partir de la réalité géographique et historique des XV et XVI siècles. Surtout, on analyse, par rapport à la Découverte de l'Amérique, des facteurs comme le développement de la science nautique, la connaiseance géographique du moment et les progrés de la cartographie.

II
Cartografía y Descubrimientos Geográficos

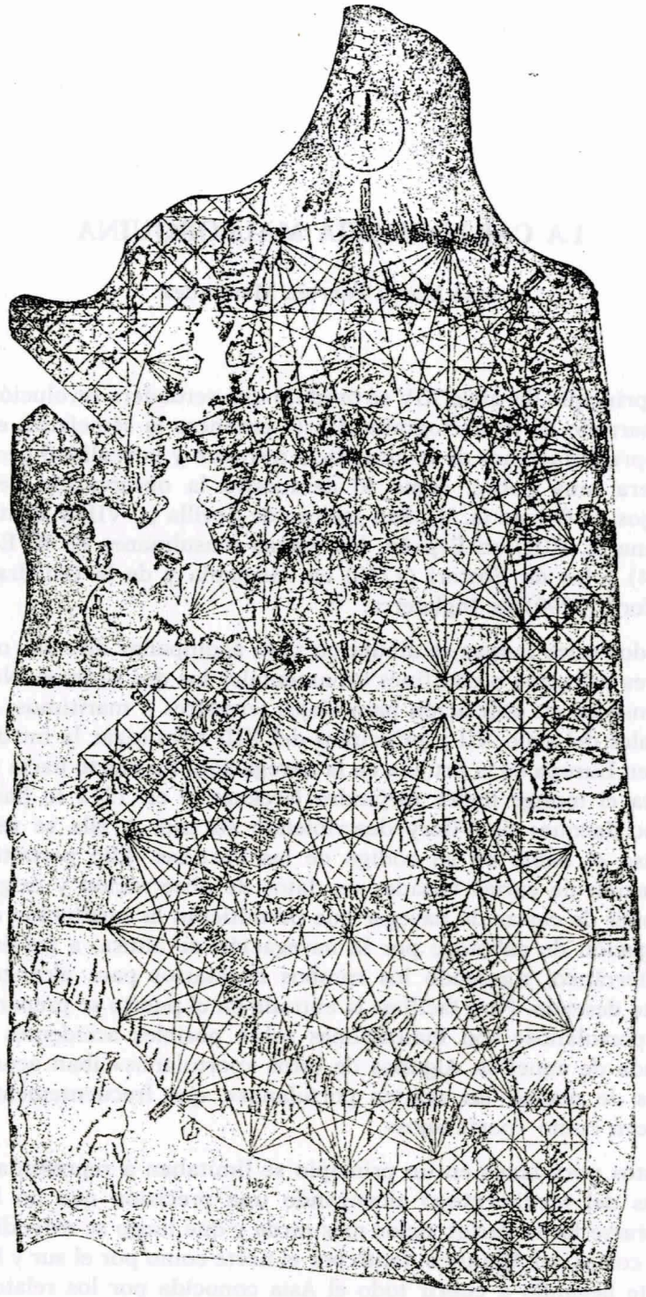
LA CARTOGRAFÍA MALLORQUINA

José Maria Torroja Menéndez

Al principio del siglo XIV se produjo una verdadera revolución en el desarrollo de la Cartografía. Hasta entonces la semejanza entre las representaciones de la superficie terrestre y la realidad geográfica era muy pobre, como lo demuestra la observación de los trabajos de Orosio (s. V), San Isidoro de Sevilla (s. VII) y Beato de Liébana (s. VIII) en España, los mapas musulmanes de El Edrisi (1.154) y los de Ebstorf (1240) en Alemania y de la Catedral de Hereford (1290) de Inglaterra.

Todos estos mapas se dibujaron para acompañar diversas obras los tres primeros o con fines ornamentales los dos últimos. Nunca se pensó en su utilización para viajes terrestres o marítimos. Pero a finales del siglo XII y principios del XIII tuvo lugar la introducción en Europa de la brújula en la navegación. En efecto hacia 1180 lo cita el monge inglés Alejandro Neckam, y en 1218 lo hace el obispo Jacques de Vitory describiendo su uso. A ella se refiere Alfonso el Sabio en su código de las Partidas. Ello permitió la formación de cartas basadas en datos de observación y exigió el disponer de cartas de navegar que permitieran la sustitución de la navegación de cabotage por la navegación de altura, a través del Mediterráneo, siguiendo los rumbos necesarios para alcanzar el puerto deseado. Para facilitar la entrada en el puerto se prepararon los «portulanos» con indicaciones sobre posibles accidentes a la entrada de aquellos. Algunos de estos «portulanos» iban acompañados de mapas, las «cartas portulanas», que frecuentemente se conocen como «portulanos».

Estos portulanos en un principio se limitaban a representar las costas del Mediterráneo alcanzando una precisión que no logró mejorarse hasta varios siglos más tarde y que luego se extendieron a las costas del Atlántico, tanto por el norte como por el sur y hacia el este llegando a cubrir todo el Asia conocida por los relatos de viajeros como Marco Polo (1254-1324).



«Carta Pisana», c. 1500

Giovanni da Carignano

De estos mapas destinados a los navegantes nos han llegado pocos ejemplares a causa del manejo constante en condiciones duras en los barcos. Más tarde se utilizaron como elementos decorativos encargados por reyes o ricos mercaderes, y éstos son los que han llegado a nuestros días.

Los primeros portulanos se deben a los pueblos que en aquellas épocas navegaban con mayor frecuencia, primero genoveses y venecianos, pero pronto las naves de la corona de Aragón, a lo largo de los siglos XIV y XV, impusieron su dominio en el Mediterráneo, apareciendo las cartas mallorquinas de las que nos han llegado ejemplos tan destacados como el llamado «Atlas catalán» de 1375. Durante estos años fue frecuente el intercambio de cartógrafos italianos y mallorquines movidos por el mejor desarrollo de los nuevos «centros cartográficos».

Por otra parte nos ha llegado información sobre el uso de cartas de navegar en el siglo XIII. En 1270 cuando el rey Luis XI de Francia viajaba hacia Tunez se vió sorprendido por un fuerte temporal que dispersó la flota. Pasado el peligro el rey preguntó donde se encontraban, a lo que respondieron los pilotos señalándole la posición en una carta que le mostraron. También Raimundo Lulio (1235-1315), tan versado en cuestiones de navegación, dice que los marinos utilizaban en su época la brújula y mapas.

Las cartas de navegar solían dibujarse en pergaminos, que conservaban la forma original, con el cuello generalmente a la izquierda. Sobre ellos aparece una complicada red de líneas rectas que parten de puntos distribuidos por el mapa, entrecruzándose entre sí. Esto permitía la navegación con la brújula siguiendo una de estas líneas, o una paralela a una de ellas.

Se ha discutido mucho si los primeros portulanos fueron italianos o mallorquines. Algunos historiadores de la Cartografía, como Nordenskiöld defienden que los primeros portulanos fueron mallorquines, pero es opinión generalizada que los cartógrafos italianos les precedieron.

La carta náutica más antigua conocida es la llamada «carta pisana». Es una carta anónima y sin fecha, si bien se admite como fecha probable la de 1290. Se conserva en la Biblioteca Nacional de París.

Algo más moderna es la de Giovanni Garignano, de fecha próxima a 1306, que se conservaba en la Biblioteca Nacional de Florencia y perdida en 1945.

Las cartas más antiguas que se conservan hoy día firmadas y fechadas están contenidas en dos atlas de Petrus Vesconte. El primero, de 1313 se conserva también en la Biblioteca Nacional de París, y el otro, fechado en 1321, en la Biblioteca de Lyon. Vesconte colaboró con Marino Sañudo en la ilustración del «Liber Secretorum fidelium crucis» (1306-1321), obra que era un llamamiento a los cristianos en favor de las cruzadas a Tierra Santa.

La cartografía mallorquina

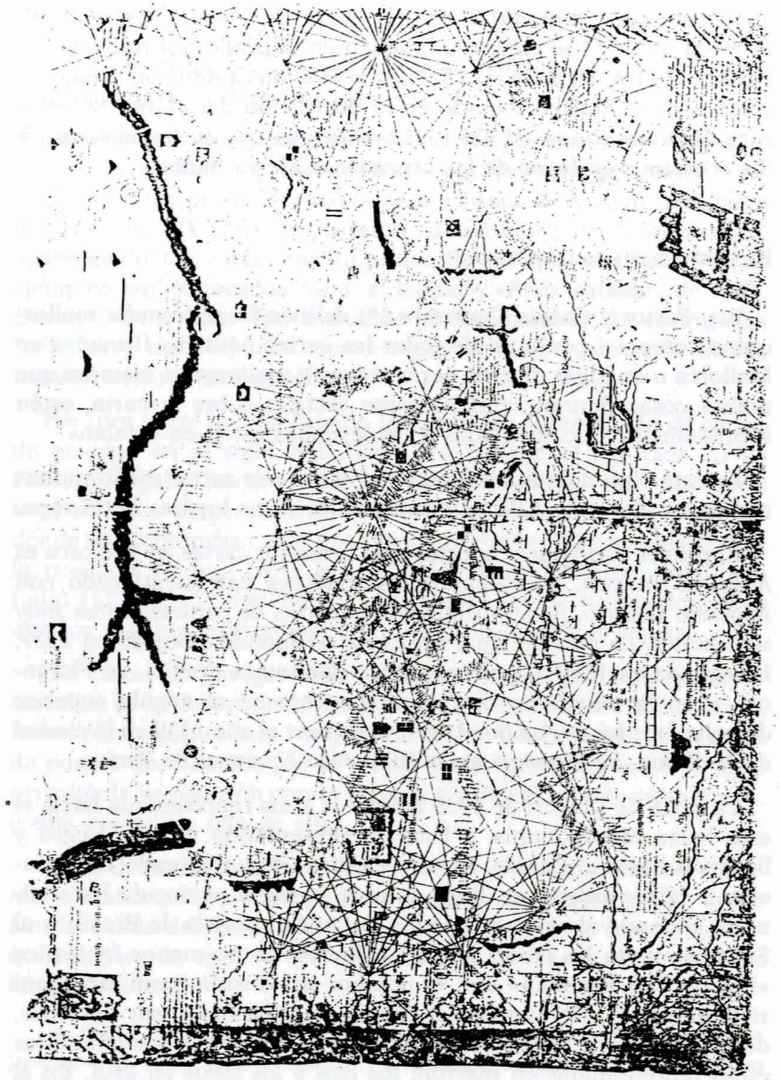
Rey Pastor y García Camarero (*) definen la cartografía mallorquina como «el conjunto de todas las cartas náuticas firmadas en Mallorca o en lugar diverso por cartógrafo mallorquin, siempre que ambas cosas figuren explícitamente escritas sobre la carta, estén sobradamente documentadas o las leyendas estén en catalán».

En esta obra dan una información sobre seis cartas mallorquinas anónimas, del siglo XIV, existentes en diversos lugares de Europa.

El primer cartógrafo conocido que firma sus cartas en Mallorca es Angelino Dulcert, que algunos historiadores han identificado con Angelino Dalorto. Se le atribuyen tres cartas de características muy semejantes. La más antigua, sin firma, se supone dibujada en 1327, la segunda en 1330 actualmente en la Biblioteca Corsini, en Florencia, y en la tercera se dice explícitamente en el ángulo superior derecho, que fue hecha por Angelino Dulcert el año 1339 en la ciudad de Mallorca. Se conserva en la Biblioteca Nacional de París.

La carta de Dulcert de 1339 amplia la zona representada hacia el este hasta Mesopotamia y Persia representando el mar Negro y llegando hasta el Caspio. En el Atlántico, muy mejorado con relación a cartas anteriores, llega al norte hasta la península Escandinava, situando al oeste de Irlanda la fantástica «isla de Brasil» y al Sur representa las islas Canarias e incluso la no menos fantástica «isla de San Brandan» con el nombre de «Insula Santi Brandani sive pullarum», llegando en el continente africano al sur del Atlas, donde representa la «tierra de los negros». Las cadenas montañosas están representadas en marrón; los ríos y los lagos en azul. En el interior del continente aparecen numerosas leyendas con datos sobre costumbres de sus moradores, posibilidades de comercio, y recursos. Incluye figuras de reyes, en particular la reina de Saba.

(*) La Cartografía Mallorquina.- Madrid. 1960.



Carta de Dulcert (1339)

A partir de 1354 se produjo una mayor demanda de cartas náuticas como consecuencia de una orden del rey Pedro IV de Aragón, que dispuso que todas sus galeras llevaron dos cartas de la región por la que habían de navegar.

El atlas catalán de 1375

La más importante de las cartas mallorquinas es, sin duda alguna, la conocida como «Atlas Catalán de 1375». Aunque la carta no está fechada ni figura el nombre del autor, hay elementos suficientes para afirmar que ésta es del judío mallorquín Cresques Abraham con la colaboración de su hijo Jafuda Cresques.

Cresques Abraham era relojero y constructor de brújulas y otros instrumentos de navegación. Sus antepasados habían llegado a Mallorca a principios del siglo XIII procedentes del Norte de Africa con otros muchos judíos que se trasladaron a la isla al ser expulsados de ella los árabes por Jaime I. Estos judíos mantuvieron frecuentes relaciones familiares con el país de procedencia, lo que explica que los cartógrafos mallorquines dispusieran de una amplia información geográfica sobre el norte de Africa.

En cuanto a Jafuda Cresques, colaboró con su padre en la confección de mapas y al morir éste, en 1387, continuó esta labor como dibujante de mapas. Contó con la protección del rey Juan I y posteriormente con la de su hermano y sucesor Martin I. En 1391 se bautizó con el nombre de Jaime Ribes y en 1394 se trasladó a Barcelona donde continuó trabajando como «Maestro de cartas de navegar» al servicio del Rey. Jafuda murió a principios de 1410.

Si los reyes de Aragón estaban interesados por los mapas, no menos interés despertaban en la corte portuguesa, en especial en el infante D. Enrique el Navegante. Nacido en Oporto en 1394, su afición estaba en la Ciencia, en especial en la Náutica, lo que le llevó a establecerse en Sagres en 1418, rodeándose de personas llamadas de distintos lugares conocedoras de estas materias. Entre ellas llamó a dos mallorquines Jaume de Mallorca y Gabriel de Valseca. Se ha venido identificado a este Jaume de Mallorca con Jaime Ribes, pero esto no parece posible, pues en 1418 Jaime Ribes ya había fallecido. Puede tratarse de un sucesor del converso Jafuda Cresques, u otro cartógrafo mallorquin.

El rey Pedro IV de Aragón (1317-1387) y su hijo Juan I (1350-1395) eran grandes aficionados a los mapas, por lo que mantenían

frecuentes relaciones con los mallorquines dedicados a la construcción de brújulas y otros instrumentos de navegación, incluidos los mapas, y en particular con los judíos Cresques Abraham y su hijo Jafuda Cresques. Llevado por esta afición el príncipe Don Juan, Duque de Gerona, encargó un mapa en que estuviese representado no sólo el Mediterráneo, sino también las costas del Atlántico más allá de Gibraltar. El trabajo terminado en 1377 agradó al Príncipe que hizo de él grandes elogios, y nos ha llegado como el «Atlas Catalán de 1375». Se pagaron por el trabajo 150 florines de oro de Aragón, siendo además recompensado Cresques Abraham con el título de «Maestro de mapas y brújulas».

El príncipe de Don Juan como muestra de amistad hacia el nuevo rey de Francia Carlos IV, le regaló el mapa que envió, en 1381, por intermedio de Guillermo de Courcy, miembro de su consejo, con una carta en la que citaba a «Cresques el judío que hizo este mapa».

El mapa figuraba en el inventario de la Biblioteca Real formado con fecha 6 de noviembre de 1380 (hay diferencias en cuanto a la fecha de entrada de este mapa en la Biblioteca del rey francés) y vuelve a aparecer en un nuevo catálogo de 1411 como «una carta de navegación de varias hojas sobre algunas tablas, pintada e historiada con figuras y textos y con cuatro cierres de cobre. Esta consta de seis grandes tablas de madera sobre las que se han pegado las hojas de pergamino en que están pegadas las citadas figuras». Esta Biblioteca Real se transformó posteriormente en la Biblioteca Nacional de París, donde hoy se conserva.

En mayo de 1387, siendo ya rey de Aragón, y muerto Cresques Abraham, D. Juan I encargó a Jafuda un nuevo mapa para sustituir al que había regalado al rey de Francia. Este nuevo mapa fue terminado en 1389, pagando por él sesenta libras y ocho sueldos.

El Atlas Catalán presenta muchas semejanzas con la carta de Dulcert de 1339 pero mejora la representación del norte de Africa y amplia considerablemente hacia el este la zona representada. Ello fue posible por una parte gracias a la información sobre el continente africano debido a las relaciones familiares a que antes nos hemos referido y a la suministrada por Marco Polo sobre sus viajes al extremo oriente en su «Libro de las cosas maravillosas».

En las cartas mallorquinas se observan una serie de características que consideramos interesantes reseñar. En cuanto a la hidrografía aparecen una serie de ríos, destacando en primer lugar el Danubio, y en España el Guadalquivir, el Segura y el Tajo rodeando

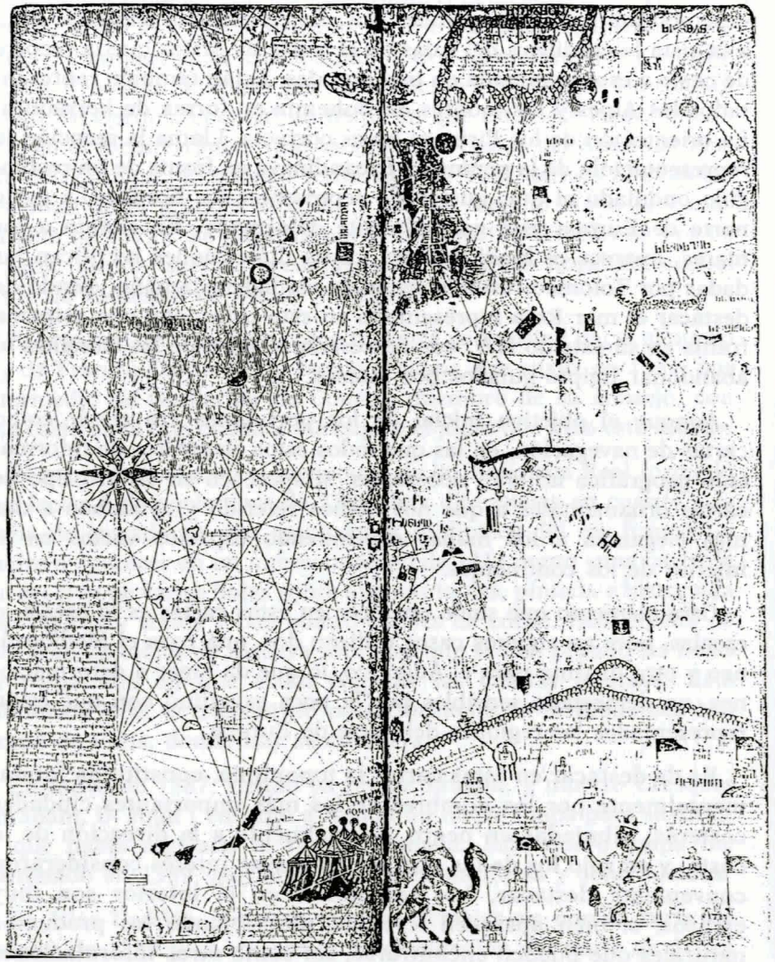
por completo a Toledo. Suelen estar también representadas las desembocaduras de los grandes ríos. En cuanto a la orografía salta a la vista la cordillera del Atlas en el Norte de Africa que la recorre de oeste a ese, terminada en tres ramales. Están también representados los Alpes y los montes de Bohemia en forma de herradura. La orientación de los Pirineos no es correcta. Llama la atención la representacióin de la península Escandinava en forma de un rectángulo ondulado al Sur, queriendo representar los fiordos. La parte norte de Europa está generalmente deformada. En cuanto a los mares, aparece el Mediterráneo, cuyas dimensiones rectifican las dadas por Tolomeo restableciendo su verdadero tamaño, siendo de destacar el mar Rojo representado en este color, con una estrecha franja en su extemo NW. que representa el paso de los israelitas al abandonar Egipto guiados por Moisés.

Aunque el objetivo inicial de los portulanos era servir como cartas de navegación, en las que todos estos elementos de información geográfica no eran necesarios, si aparecen en el otro tipo de cartas ornamentales a que nos hemos referido y ayudaban a dar más elegancia a los mapas suprimiendo espacios vacíos en el interior de los continentes.

Otro elemento que suele aparecer en estas cartas es la escala, o escalas, pues en algunos casos utilizan dos, una para el Mediterráneo y otra distinta para el Atlántico, lo que da lugar a deformaciones, no demasiado sensibles por la poca exactitud con que están representadas las regiones del norte de Europa.

Es de destacar en estas cartas la toponimia, constituida fundamentalmente por los nombres de las más importantes ciudades costeras, dibujadas en negro, normalmente a la dirección de la costa, y en rojo los de las que por su mayor interés consideraron conveniente destacar. Los topónimos en el interior son muy escasos, si bien aparecen leyendas describiendo los productos naturales que pueden encontrarse, así como otras informaciones de carácter comercial y político, útiles a los mercaderes y viajeros.

En el Atlas Catlán de 1375 aparece por primera vez la «rosa de los vientos» o rosa náutica, que permite la orientación hacia el norte magnético. Ello dio lugar a un error de unos diez grados en la orientación del Mediterráneo, valor que corresponde a la declinación magnética en aquella época. Este error fue señalado ya por Pedro Núñez (1502-1578) y Pedro de Medina (1493-1576). Por el contrario en estas cartas no aparecen las redes de meridianos y



Atlas catalán, ca. 1375

paralelos, que no fueron introducidas hasta el siglo XVI al conocerse en Europa la Geografía de Tolomeo.

El mapa estaba dibujado para ser colocado sobre una mesa para ser observado a su alrededor, lo que explica que muchas figuras y los nombres de «Europa», «Polonia», «Burgaria», «Rusia», «Assia» y «Catayo» aparezcan invertidos.

Consta de doce hojas, en pergamino, unidas de dos en dos. Cada hoja mide 0,64 m. de altura por 0,25 m. de ancho, lo que da una longitud total de 3 m. Todo el texto está en catalán. A la izquierda de la primera hoja aparece una columna con una serie de datos astrológicos para cada uno de los días del mes lunar que pueden ser buenos o malos para la aparición de enfermedades, iniciación de viajes, contraer matrimonio, etc. A la derecha de esta columna, en la parte superior, aparecen dos figuras circulares. En la primera una rosa de los vientos con datos para el cálculo de las mareas en distintos lugares. Debajo un ábaco, hoy incompleto, que permitía determinar las fechas de la Pascua, Pentescostés, etc. Para ello existía una figura giratoria que representaba un hombre cubierta la cabeza con un casco y con una espada en la mano. Una leyenda explica que girando esta figura para que la mano izquierda señale el aureo número correspondiente al año 1375, que era el VIII, la punta de la espada marcará la fecha de la Pascua y el casquete la de Pentecostés. Este parece ser el ábaco, más antiguo conocido. Debajo de estas figuras aparece la de un anciano desnudo con indicación de la constelación del zodiaco que influye en cada uno de sus miembros. Como la posición de la Luna con relación a las constelaciones tienen también su influencia, existe un diagrama que permite conocer esta posición.

La segunda hoja contiene un tratado de Cosmografía. La Tierra, esférica y cuyas dimensiones da, es el centro del mundo (el universo). Este está constituido por cuatro elementos: tierra, agua, aire y fuego. Se refiere a las distintas partes: Europa, Africa, el mar Mediterráneo y sus islas, el mar Rojo, el océano y las mareas.

Las hojas tercera y cuarta contienen un curioso esquema del Mundo. En su centro la Tierra rodeada de una serie de anillos concéntricos de distintos colores que representan el agua, el aire y el fuego. Siguen las órbitas circulares de los planetas: Luna, Mercurio, Venus, Sol, Marte, Júpiter y Saturno, rodeados de la esfera de las estrellas. A continuación una representación alegórica de cada uno de los planetas con indicación de sus propiedades astrológicas. Siguen los signos del zodiaco y una representación de las constelaciones con sus nombres árabes. Rodeando a todos estos círculos, las fases de la Luna. En el exterior de este cuadro figuran datos sobre la influencia de las constelaciones en el cuerpo humano, los nombres de los meses y el número de días de cada uno, el número aureo y las letras dominicales, etc. En las cuatro esquinas figuran representaciones de las cuatro estaciones del año.

Las ocho restantes constituyen el verdadero atlas: un mapa con la representación de todo el mundo conocido. Presenta numerosas analogías con la carta de Dulcert de 1339 (la representación de la península Escandinava, los Pirineos, los Alpes y los montes de Moravia, el Mediterráneo y el Mar Rojo). La representación del Mediterráneo es casi perfecta. Utiliza los colores dorado, plateado, rojo, azul, verde y amarillo. Los nombres de las localidades costeras, escritos normalmente a la dirección de la costa están en negro y algunos en rojo. En el extremo oeste del mapa aparece, por primera vez, la rosa de los vientos y en la parte inferior una escala gráfica. A la izquierda de esta escala hay un navío con una alusión al viaje de Jaime Ferrer en 1346.

En el interior de los continentes, especialmente en Africa y Asia figuran representadas las ciudades con numerosas banderas y efigies de los reyes, así como distintos animales, elefantes, camellos, caballos, etc. Aparecen caravanas de mercaderes, y hasta los Reyes Magos guiados por una estrella.

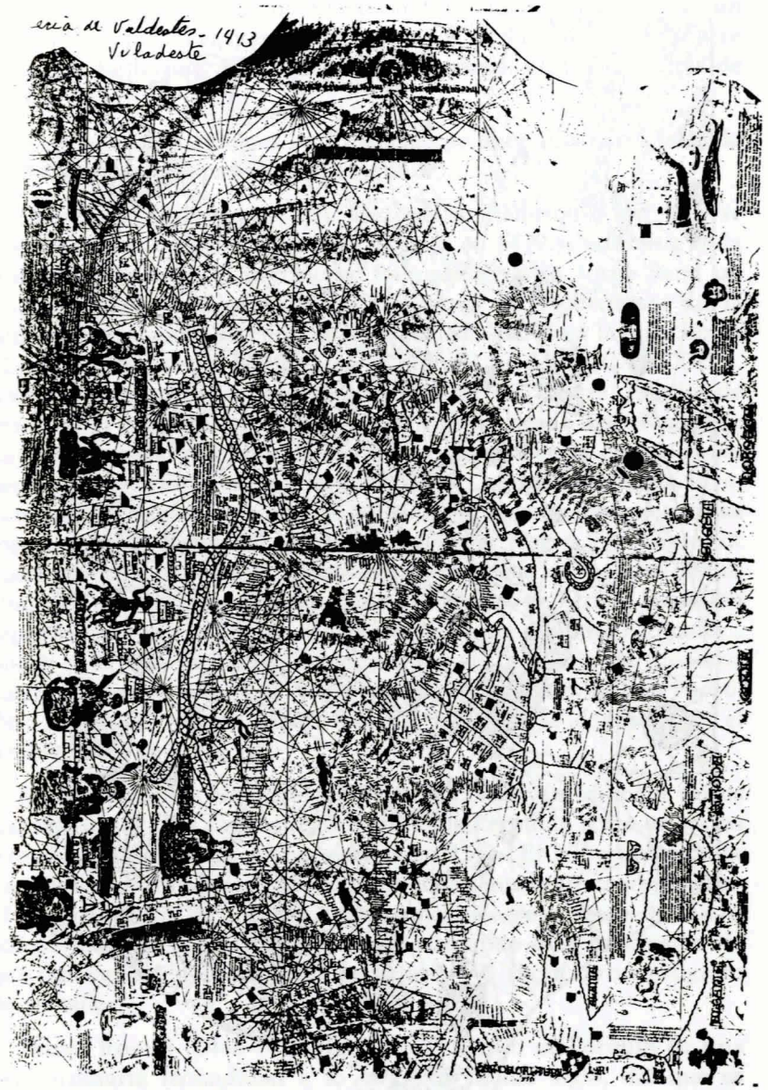
La parte de Asia es sin duda la más interesante, si bien es también la más defectuosamente representada por la menor información de que se disponía para su formación.

Otras cartas mallorquinas

La actividad de los cartógrafos mallorquines no se limitó a la carta de 1375 sino que continuó hasta el siglo XVII, en algunos casos por judíos conversos, como los Cresques.

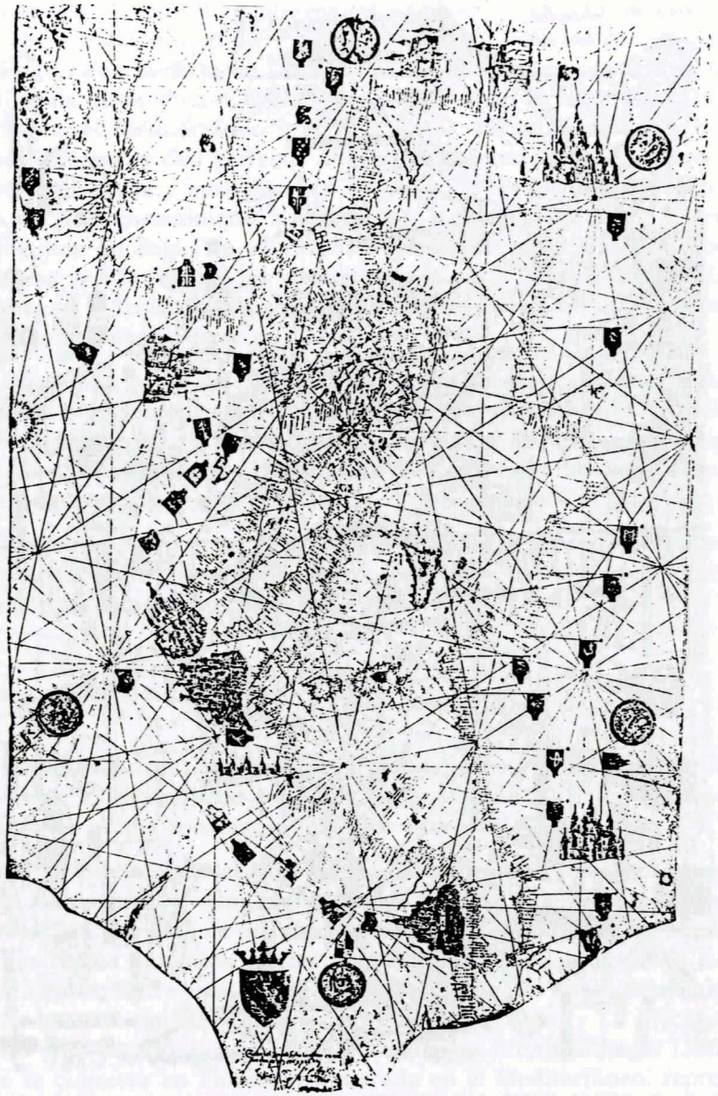
En la Biblioteca Nacional de París se conserva una carta que lleva la inscripción «Gujllelmus Soleri civjs macovicha fecit», datada en 1385. Se trata de una carta náutica con abundante toponimia en las costas, mientras que es muy reducida en el interior de los continentes. Entre estas están las que se refieren al Santo Sepulcro, el monasterio de Sta. Catalina sobre el monte Sinaí y La Meca. A Soler se le ha adjudicado otra carta anónima dibujada hacia 1380, que se conserva en Florencia. Centrada en el Mediterráneo, representa parte de Europa, hasta las islas Británicas, y al Sur llega a las islas Canarias.

Otro cartógrafo mallorquin, es Mecia de Viladestes (1413-1457), cuya carta de 1413 se conserva también en la Biblioteca Nacional de París.



Carta de Meciá de Viladestes (1413)

Representa Europa con grandes semejanzas con el Atlas Catalán de 1375 en la representación de la península escandinava, las montañas de Bohemia, ls Alpes, los Pirineos y el Atlas y en los ríos. En el norte de Africa incluye las figuras de distintos soberanos,



Carta Gabriel de Valseca (1447)

incluido el «Preste Juan» y un nómada sobre un camello. Hay también una referencia al viaje de Jaime Ferrer. La carta está firmada: «Mecia de Viladestes me fecit in ano MCCCCXIII».

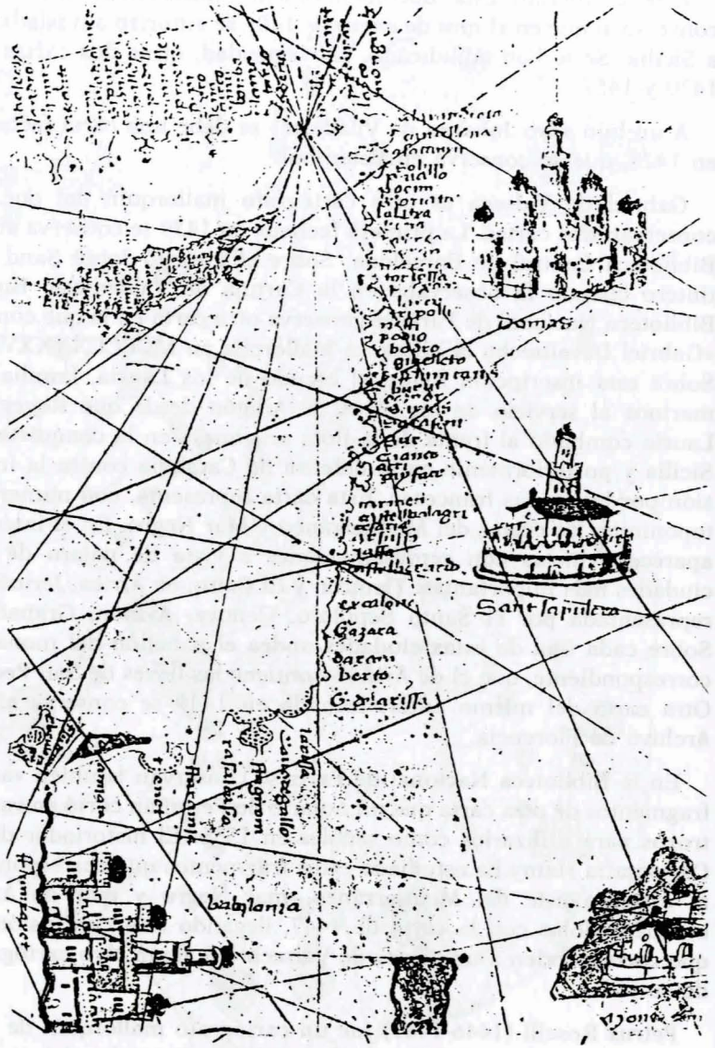
Este cartógrafo está documentalmente identificado como un converso al que en el mes de enero de 1401 se autorizó a trasladarse a Sicilia. Se le han adjudicado, sin seguridad, otras dos cartas de 1420 y 1457.

A un hijo suyo Johanes de Viladestes se debe una carta fechada en 1428, que se conserva en Estambul.

Gabriel de Valseca es otro cartógrafo mallorquín del que se conservan tres cartas. La primera fechada en 1439 se conserva en la Biblioteca Central de Barcelona. Sobre ella vertió Jorge Sand un tintero cuando la observaba en la Cartuja de Valdemosa. En la Biblioteca Nacional de París se conserva otra carta en la que consta «Gabriel Devallsecha la affeta en Mallorcha an MCCCCXXXXVII». Sobre esta inscripción figura el escudo de los Lauria, familia de marinos al servicio de los reyes de Aragón desde que Roger de Lauria combatió al frente de la flota aragonesa en la conquista de Sicilia y posteriormente en la defensa de Cataluña contra la invasión por las tropas francesas. Esta carta representa, con numerosa toponimia, las costas del Mediterráneo y Mar Negro. En el interior aparecen viñetas con representaciones a vista de pájaro de las ciudades más importantes: Tlemcen y El Cairo, en Africa, Jerusalén representada por el Santo Sepulcro, Genova, Aviñón, Granada... Sobre cada una de estas ciudades ondea el pabellón del monarca correspondiente, que el de Aviñón contiene las llaves de San Pedro. Otra carta del mismo autor, fechada en 1449 se conserva en el Archivo de Florencia.

En la Biblioteca Nacional de París se conservan también varios fragmentos de otra carta que un notario de Perpiñán cortó en varios trozos para utilizarlos como señales en 1556. El historiador de la Cartografía Hamy ha estudiado estos fragmentos que corresponden al extremo este del Mediterráneo, mar Negro y mar de Azov, comparándolos con la carta de 1447, llegando a la conclusión de que corresponden a una carta de Valseca o a algún otro cartógrafo de su taller.

Petrus Roselli (1446-1489) fue un cartógrafo mallorquín de una extraordinaria fecundidad a lo largo de medio siglo, del que se conservan siete cartas firmadas en Mallorca. En la de 1462, que reproducimos, figura una inscripción «Petrus Roselli composuit hanc cartan in civitate maioricarum anno Domini MCCCCLXII». En otras seis aparecen inscripciones análogas con fechas de 1447, 1456, 1464, 1465, 1466 y 1468. Se conserva la de 1462 en la Biblioteca Nacional de París y las otras cinco en la Biblioteca



Carta de Petrus Rosselli (1462)

Volterra, en Chicago, Nüremberg, Brisith Museum, en el Palacio Corsini, en Florencia, e Hispanic Society de Nueva York respectivamente. Abarcan el Mediterráneo, el Mar Negro y el de Azov y el Mar

Rojo, con el paso de los israelitas, llegando al norte hasta el Báltico. Incluye los rios principales, pero no la orografía, salvo las cartas de 1465 y 1466 en las que representan el Atlas, los Alpes, los montes de Bohemia y Sierra Nevada. Están también representadas las ciudades más importantes, entre ellas Colonia, Aviñón, Jerusalén, Santiago de Compostela...

Otras cartas de Rosselli se conservan en la colección Nebenzahl (Chicago) fechada en 1447, en Karlsruhe (de 1449), en la Universidad de Minneapolis (de 1466) y en Washington (de 1469). Se han atribuido a Rosselli otras tres cartas fechadas en 1468 y 1489 que se conservan en la Biblioteca Nacional de París y en el British Museum y un fragmento sin fecha existente en la Biblioteca Estense de Módena.

En la última mitad del siglo XV destacaron otros tres cartógrafos mallorquines: Berenguer Ripoll, Jaime Bertran y Arnaldo Domenech. De los dos primeros existe una carta, firmada conjuntamente en 1456, y conservada en el Museo Marítimo de Greenwich. De Bertrán existen otras dos fechadas en 1482 y 1489, ambas en Florencia. En el mismo Museo Marítimo Nacional de Greenwich se conserva otra carta de Arnaldo Domenech, que firma como discípulo de Rosselli. Esta carta está fechada en 1486. La Biblioteca del Congreso de Washington posee otra carta de Domenech fechada en 1484.

Por la particularidad de su forma circular citaremos una carta anónima, conservada en la Biblioteca Estense de Módena, que presenta las características propias y el idioma de las cartas mallorquinas. No es éste el único caso de cartas indudablemente mallorquinas existentes en diversas bibliotecas, cuyo autor no ha podido identificarse.

El siglo de los descubrimientos

Decíamos al principio que la misión de los portulanos, y posteriormente de las cartas de navegar, en particular de las mallorquinas, eran dos: su utilización para la navegación y como elemento decorativo. Estas cartas cuyo objetivo era representar el mundo conocido, en un principio se centraron en el Mediterráneo y se fueron extendiendo gracias en particular a la información suministrada por Marco Polo. Pero este mundo conocido se amplía a lo largo del siglo XV gracias a los viajes de los portu-

gueses hacia el este y al descubrimiento de América por los españoles.

Ello da lugar a la aparición de un nuevo centro cartográfico en Sevilla, cuya primera manifestación la constituye la carta de Juan de la Cosa, de 1500, en la que se inicia la representación de la tierras del nuevo mundo.

Esto no quiere decir que desapareciera la actividad cartográfica en Mallorca. Por el contrario, a lo largo del siglo XVI trabajaron cartógrafos mallorquines como Salvat de Palestrina que nos dejó cinco cartas fechadas en 1502 y 1533. Se conservan cuatro en Munich y una en la Biblioteca Pública de Toledo.

Pedro y Jacobo Russo trabajaron en Mesina entre 1500 y 1588. Juan, Mateo y Bautista Prunes firmaron sus cartas en Mallorca entre 1532 y 1651. De Joan Martínez, «cosmógrafo del Rey», no se puede asegurar que fuera mallorquín o catalán, pero su obra está en castellano. Trabajó en Mesina y en Nápoles entre 1556 y 1591, y de él se conocen ocho cartas y veintitrés atlas conservados en distintas ciudades de Europa y de Estados Unidos. Por último citaremos a la familia Oliva u Olives, iniciada por Bartolomé (1538 a 1588) que trabajaron en Mallorca, Mesina, Nápoles, Florencia y Marsella. De la misma familia fueron los cartógrafos Gómez Oliva, Riezo, y Caloiro y Oliva. La actividad de esta familia se extendió a lo largo de siglo y medio, hasta el último tercio del XVII. Sus obras se conservan también en numerosos centros europeos y en Estados Unidos.

RESUMEN

Análisis de la cartografía mallorquina desde sus orígenes en el siglo XIV y sus relaciones hasta el Descubrimiento de América, a través del estudio y de sus más significados intérpretes y escuelas, y así como de su difusión por el mundo mediterráneo.

ABSTRACT

It is an analysis of Mallorquine map-making from its origins in the 14th century and its relations with America's Discovery. Its most important cartographers and schools are studied as well as its spreading throughout the Mediterranean world.

RESUMÉ

Analyse de la cartographie de Mallorca depuis ses origines pendant le XV siècle et de ses rapports avec la Découverte de l'Amérique á travers l'étude des différents interprétes et ecoles, et de sa difussion accélérée dans le monde méditérranéen.

LA CARTOGRAFÍA DE LOS DESCUBRIMIENTOS

Angel Paladini Cuadrado*

En la historia de los descubrimientos marítimos destaca el periodo que permitió transformar la representación del *ecumene* según Tolomeo en los planisferios de la Edad Moderna. Iniciado a fines del siglo XIII, terminaría mediado el XVI y fueron sus protagonistas pilotos y cartógrafos italianos, portugueses y españoles casi exclusivamente. El proceso de aquella transformación es el tema de esta conferencia.

Comenzó el proceso con las expediciones marítimas de algunos atrevidos navegantes por la costa occidental africana, la más antigua conocida de las cuales fue la de los hermanos Vivaldi, genoveses, que partieron en 1291 para Gazula, frente al archipiélago canario, de donde no regresaron nunca.

Aquella primera aventura sería seguida, hacia 1336 por la exploración de las Canarias por el también genovés Lancellotto Malocello, de cuyas islas ya aparecen tres en la carta portulana de Angelino Dulcert, datada en Mallorca en 1339: Una de ellas se rotula con el nombre de aquel marino; otra, con el de *forteventura;* el islote de Lobos es llamado *linegimari.* También figuran las islas de Madera, con los nombres de *canaria y capraria,* ambas bajo el rótulo de *Insulle sẽt brandanj sive puelarum.* Finalmente, otra isla con el nombre de *corvimaris,* pudiera tratarse de la isla Corvo, de las Azores.

Pocos años después, hay constancia de otra expedición de portugueses a las Canarias en 1341, de la cual dejó relación escrita un italiano, Nicolaso de Reco, y en el medio siglo siguiente, el profesor Cortesão[1] da como seguras nueve expediciones catalanas y mallorquinas a aquellos confines, además de un número indeterminado de navegaciones portuguesas.

Fruto de aquellas aventuras puede ser la aparición de las islas

* Coronel H.ª de Artilleria. Servicio Geográfico del Ejército

Canarias y las de Madera en el llamado Atlas Mediceo Laurenciano, que se conserva en Florencia, de datación insegura comprendida entre 1351 y 1415, pero muy probablemente de 1370. En este atlas, la principal de las Madera está rotulada *legname*, en italiano. También parecen figurar en él cuatro de las islas Azores.

En 1375 se construye el celebérrimo Atlas Catalán, de la Biblioteca Nacional de París: Se lee en muchos sitios que este Atlas lo hicieron Abraham y Jafudá Cresques, padre e hijo. Pero *Cresques* no es un apellido o nombre de familia, sino el nombre propio del padre; Jafudá es el del hijo y Abraham el del abuelo, de modo que propiamente se llamarían Cresques (hijo de) Abraham y Jafudá (hijo de) Cresques[2]. En el Atlas figuran casi todas las islas del archipiélago Canario (menos La Palma y el islote Montaña Clara), así como las Madera, las Salvajes y una representación algo fantasiosa de las Azores, con seis de sus islas rotuladas. La costa africana aparece dibujada hasta más allá de cabo Juby, rotulado *buyetder* y al sur del mismo se representa el *uxier* de Jaume Ferrer, *que partió el diez de agosto de 1346, día de San Lorenzo, hacia el Río de Oro*, del que nunca más se supo.

Cinco y diez años más modernas que el Atlas Catalán, en las cartas del mallorquín Guillem Soler de 1380 y 1385, aparecen las nueve islas Azores quedando completo el archipiélago.

En 1402, la isla de Lanzarote es ocupada por los franceses Jean de Bethencourt y Godifer de la Salle, que rinden vasallaje al rey de Castilla. Antes de esto, debió de ocuparla el Lancellotto Malocello desde 1365 hasta su muerte en 1385, pero como vasallo de Portugal.

Diez años después, en 1412, los navegantes portugueses exploran la costa Sahariana hasta el cabo de Nun. Del año siguiente data la carta mallorquina de Meciá de Viladestes, que ya representa dicha costa hasta más allá de la desembocadura del *riu del or* (que engloba en un solo curso al Senegal, el Niger y el Nilo). También representa el *uxier* de Jaume Ferrer y repite la leyenda del Atlas Catalán. En esta carta se identifica fácilmente la ruta de las caravanas transaharianas desde Tremecén hasta Tombuctú por Segelmesa, Tabelbelt, los oasis del Tuat, Teghaza, etc. Es sabido que los caravaneros cambiaban tejidos baratos y quincalla por la sal de la mina de Teghaza, que después vendían por su peso en polvo de oro en Tombuctú. Caravanas promovidas por las colonias judías de los puertos del Mogreb, muy relacionadas con los judíos mallorquines, lo que explica la buena información de que estos disponían.

En 1415 se produce la conquista de Ceuta por Don João I de Portugal, y a partir de esta fecha comienza la exploración sistemática de la costa africana por los portugueses y la rivalidad política con Castilla en aquel área, que no cesará hasta la firma del tratado de Alcáçobas en 1479.

Es bien sabido que el promotor de aquella gran aventura lo fue el infante Don Henrique el Navegante y que el organismo director radicó en la llamada Escuela de Sagres. Pero el Infante no se embarcó en su vida sino para lo de Ceuta y en cuanto a la Escuela, historiadores portugueses de la talla de Albuquerque y Pinheiro Marques[3] ponen en duda su existencia, aceptando simplemente que hubiera en Sagres algo parecido al Colegio de Pilotos Vizcaínos que había por entonces en Cádiz, desde tiempo inmemorial. Además, los eruditos españoles se complacen en divulgar la noticia, transmitida por los cronistas Duarte Pacheco y João de Barros, de que el Infante contrató hacia 1420 los servicios de un tal *Mestre Jácome de Maiorca* para que enseñara a trazar las cartas de navegar a los oficiales de su Escuela y que dicho Mestre no era otro sino el antes citado Jafudá Cresques, quien al convertirse al cristianismo en 1393 había tomado el nombre de Jaume Ribes, que era el de un canónigo de la Seo de Mallorca. Por desgracia, el profesor Riera Sans, de la Universidad de Barcelona[4], demostró en 1975, con documentos del Archivo de la Corona de Aragón, que ya en 1410 había muerto el tal Ribes, pues en aquel año su viuda mantenía pleito contra la madre del mismo por unos bienes suyos. De manera que ni Don Henrique fue navegante, ni en Sagres puso una Escuela, ni en ella profesó el hijo de Cresques, aunque algún experto mallorquín en cartografía fuese contratado por el Infante, por lo cual, los historiadores lusos admiten que la escuela cartográfica portuguesa deriva de la mallorquina. Naturalmente, nada de todo esto merma en un ápice la gloria de Don Henrique, ni la importancia histórica de su gesta.

Como primeros resultados de aquellas exploraciones, según Cortesão, en 1419 los portugueses João Gonsalvez y Tristán Vaz-Dourado descubren las islas Madera, así como en 1431 ó 1432 Velho Cabral alcanza las Azores. El caso de las primeras, que ya figuraban en la carta de Dulcert en 1339 y siguieron figurando en otras posteriores, es muy curioso, pues parece indicar que algunos navegantes, italianos tal vez, habían llegado antes. En cuanto a las Azores, que hemos visto figuraban en cartas de fechas muy anteriores, la data de Cortesão es discutible, toda vez que en la carta náutica de Gabriel de Valseca de 1439 aparecen algunas de ellas con una leyenda que pone: *Aquestes illes foran trobades por Diego Silves*

pelot del rei de portugal en lany MCCCCXXVIII. Es posible que las fechas de Cortesão se refieran a la ocupación portuguesa de aquellas islas o al comienzo de su colonización.

Muy poco después, en 1434, Gil Eanes, acuciado por Don Henrique, consigue doblar el cabo de Bojador, tras quince intentos anteriores frustrados. En este cabo había una restinga que se internaba seis leguas en la mar y las aguas parecían hervir al romper en ella las olas, cosa que infundía pavor a los marineros. La hazaña de Gil Eanes consistió en internarse mar adentro para rodear el obstáculo.

Por cierto, no puedo por menos de señalar a propósito de este asunto un curioso detalle que me parece advertir en todas las cartas de la época: La costa atlántica presenta entre cabo Ghir y cabo Juby una amplia bahía abierta hacia el NW. para caer luego en suaves ondulaciones hasta Punta Sarga en el extremo sur de la península de Río de Oro, con un desvaído saliente en el cabo Bojador, tal como se aprecia en la figura adjunta, de trazos cortos. Pero en las cartas portuguesas, aquella bahía se exagera de tal modo que el cabo Juby llega a formar un descarado pezón en la costa, la cual continúa luego recta hasta Punta del Oro, como puede verse de trazo continuo en la misma figura, ignorando el saliente de Bojador y rotulando con este nombre el cabo Juby, cuyo nombre no aparece en cambio. Todo esto, acompañado de un saliente cabo Nun exageradísimo al sur de cabo Ghir, y groseros errores en la situación en latitud de los accidentes de la costa. Tales deformaciones se perpetúan en las cartas, demostrando que a lo largo de la historia ha habido muy pocos cartógrafos originales. Por último, cabe preguntarse si el temido cabo *Bojador* no sería el hoy llamado cabo *Juby*. Igualmente, la desmesurada representación del cabo Nun pudiera ser una justificación del temor que inspiraba rebasarlo a los navegantes, para los cuales su nombre quería decir *Cabo de la Negación, de donde no se vuelve o es dudoso volver.*

Como quiera que fuese, después de la hazaña de Gil Eanes prosigue la exploración de la costa africana, facilitada a partir de 1440 más o menos por el empleo de la carabela, nave muy adecuada para descubrir por ser muy marinera y de escaso calado, pudiendo fondear muy cerca de la orilla, y navegar con vientos contrarios.

Entre las expediciones lanzadas por aquellos años tienen particular interés la que hicieron juntos Antão Gonsalves y Nuno Tristão en 1441 hasta el cabo Blanco, pues según parece, montaron una factoría en la isla de Arguim, en la bahía del mismo nombre y al

abrigo de aquel cabo, para el rescate del marfil, oro y esclavos negros; así como otra que hizo después en 1443 Nuno Tristão sólo. El interés de ambas expediciones radica en que, en una carta del Infante Don Pedro, Regente de Portugal, fechada el 22 de octubre de 1443, se expresa literalmente que *la nueva carta del Infante Don Henrique se hizo tras la captura de 38 moros en dos expediciones,* que no pudieron haber sido sino las de 1441 y 1443, *primeras con apresamiento o compra de esclavos.* Así pues, la primera carta portuguesa *documentada,* tuvo que ser trazada en el propio año de 1443. Aquella carta no ha llegado a nuestros días o anda extraviada, pero tuvo que existir, sin duda alguna. Además, al ser citada como *la nueva carta* parece lógico suponer que habría algunas más antiguas, todas ellas desaparecidas.

En 1444, Dinis Díaz dobla el cabo Verde, y un año después, en el 45, dos carabelas que regresan de cabo Blanco rodean la isla de La Palma, la más occidental de las Canarias, para desde allí arrumbar a Portugal con una derrota de altura, comenzando a utilizar los vientos planetarios y las corrientes océanicas.

Tal vez procedan aquí algunas consideraciones sobre los métodos de navegación: Los pilotos mediterráneos mareaban costeando y se situaban por marcaciones a puntos de la costa. Pero cuando esto no era posible, navegaban a la estima, por rumbo y distancia, leyendo el rumbo en la brújula y calculando la distancia en función de la velocidad a sentimiento, en lo que eran muy peritos. Con ambos elementos, rumbo y distancia, echaban el punto en la carta *por fantasía.*

Los historiadores portugueses sostienen que sus antepasados sustituyeron la navegación a la estima por la navegación astronómica, inventada por los mismos. Pero esta afirmación hay que matizarla no poco: La navegación astronómica consiste en echar el punto en la carta por sus coordenadas geográficas, latitud y longitud, exigiendo este método, por tanto, conocer ambas coordenadas y disponer de una carta con meridianos y paralelos graduados. De estas dos coordenadas, la primera sabían determinarla, mediante instrumentos descritos ampliamente, así como el modo de fabricarlos, en los Libros del Saber de Astronomía de Alfonso X, hacia 1270. Dichos Libros incluían las tablas astronómicas construidas con este fin para el meridiano de Toledo por el Rabí Zag de Sujermenza. La latitud se determinaba con errores de medio grado más o menos, lo que supone treinta millas náuticas. No ocurría otro tanto con la longitud geográfica, la cual no pudo obtenerse con una razonable

precisión hasta mediados del siglo XVIII. Los métodos empleados para averiguarla antes de aquellas fechas, por observación de los eclipses de Luna, las distancias angulares de ciertos astros al Satélite y otros, producían errores de muchos grados, incluso de decenas de grados, por lo que durante muchos siglos se calculó la longitud convirtiendo las distancias recorridas a lo largo de un paralelo (y determinadas a estima) en grados de paralelo. Por otra parte, la carta portuguesa más antigua que se conoce, provista de una escala de latitudes, es de hacia 1500 y las cartas graduadas en latitud y longitud no aparecen sino un cuarto de siglo más adelante. Por todas estas razones, no podemos admitir que los portugueses practicaran la navegación astronómica propiamente dicha en la época de los descubrimientos. En cambio, aceptamos que hacia finales del siglo XV pudieran comenzar a navegar echando el punto en la carta *por escuadría,* cuyos elementos determinantes eran el rumbo y la latitud, quedando la estimación del camino recorrido como elemento auxiliar de comprobación. En fin, personalmente, creo que los pilotos portugueses continuaron navegando durante largos años por rumbo y distancia, mientras que no utilizaron las determinaciones de latitud sino para comprobar el punto de arribada en la costa, haciendo las observaciones *desde tierra,* donde podían operar con mayor comodidad que a bordo.

Como quiera que fuese, en 1447 alcanzaban el río Gambia y en 1456 hallaba el grupo oriental de las islas de Cabo Verde un veneciano al servicio de Portugal, Alvise da Ca da Mosto. Este mismo navegante, con Pedro de Sintra, dobla después el cabo Rojo, alcanzando el estuario del que llamaron río Grande, (hoy río Geba) en la actual Guinea Bissau, donde comienzan a ver la Cruz del Sur en el cielo, (a la latitud de 12° N.). Más adelante, alcanzan Sierra Leona en 1457 y llegan hasta el cabo Mesurado, muy cerca de lo que hoy es Monrovia, en Liberia. Mientras tanto, los portugueses abandonan las islas que venían ocupando en las Canarias y el castellano Fernán Peraza se adueña de La Gomera sin dificultad en 1454.

Cinco años más tarde, en 1459, el camaldulense Fra Mauro de Venecia construye su gran mapa circular orientado al Sur, en el que Africa aparece como un extenso continente rodeado por el Océano. Es un mapa medieval por su estructura, pero que incorpora los descubrimientos portugueses. Una leyenda puesta en el mapa afirma que los portugueses creen que Africa se puede rodear por el mar y han levantado cartas de aquellos confines que Fra Mauro ha tenido en su poder.

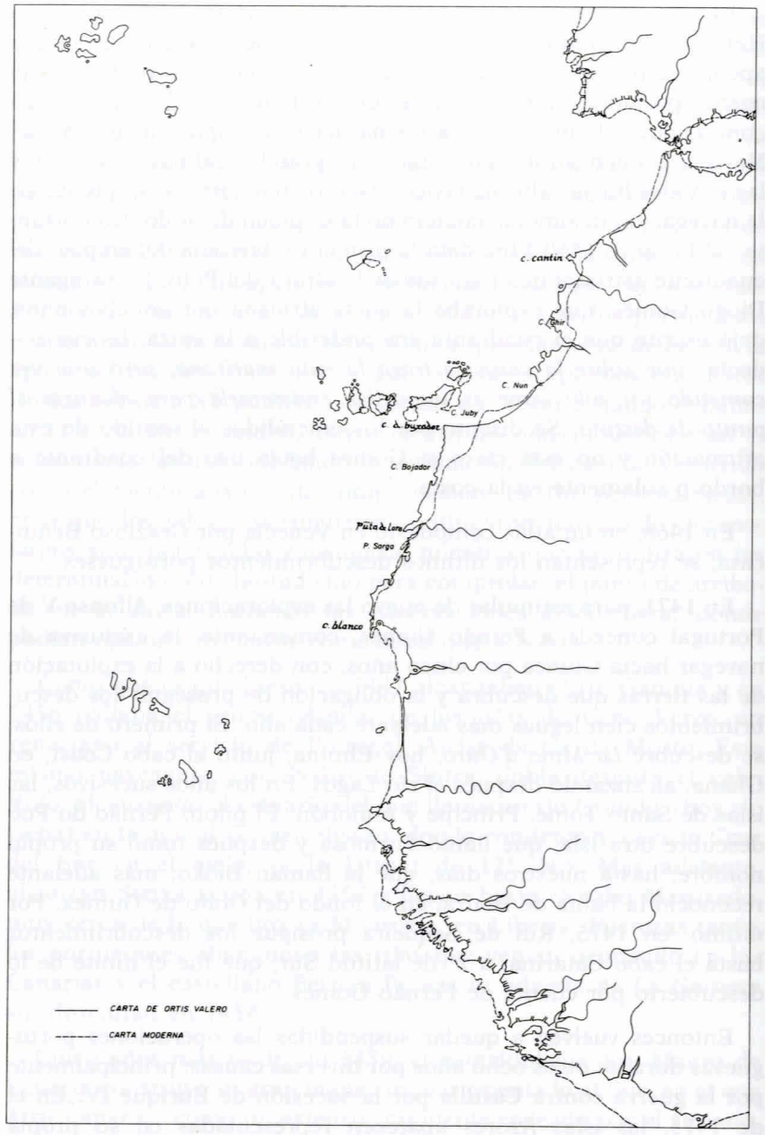
El año siguiente, de 1460, es el de la muerte del Infante Don Henrique, tras la que se abre un paréntesis de once años en el que apenas se prosiguen las exploraciones, pues por una parte falta el agente promotor, y por otra, las circunstancias se han puesto en contra, pues al sur de Sierra Leona dejan de soplar los alisios del Norte y comienzan a manifestarse las grandes calmas tropicales y las grandes lluvias alternadas con vientos tempestuosos, que hacen la navegación incómoda, cuando no la impiden del todo. No obstante, de los años 1460-1462 data la primera referencia del empleo del cuadrante astronómico para tomar la altura del Polo: El navegante Diogo Gomes, que exploraba la costa africana por aquellos años, dejó escrito que el cuadrante era preferible a la carta. *Es cierto* – decía– *que sobre la carta se traza la ruta marítima, pero una vez cometido un sólo error es imposible enderezarla para alcanzar el punto de destino.* Se discute por los entendidos el sentido de esta afirmación y no está claro si Gomes hacía uso del cuadrante a bordo o solamente en la costa.

En 1468, en un atlas compuesto en Venecia por Grazioso Benincasa, se representan los últimos descubrimientos portugueses.

En 1471, para estimular de nuevo las exploraciones, Alfonso V de Portugal concede a Fernão Gomes, comerciante, la exclusiva de navegar hacia Guinea por cinco años, con derecho a la explotación de las tierras que descubra y la obligación de proseguir los descubrimientos cien leguas más adelante cada año. El primero de ellos, se descubre *La Mina d'Ouro,* hoy Elmina, junto al cabo Coast, en Ghana, alcanzando después el río Lagos. En los años sucesivos, las islas de Santo Tomé, Príncipe y Annobón. El piloto Fernão do Poo descubre otra isla, que llamó Formosa y después tomó su propio nombre, hasta nuestros días, que la llaman Bioko; más adelante reconoció la bahía de Biafra, en el fondo del Golfo de Guinea. Por último, en 1475, Rui de Sequeira prosigue los descubrimientos hasta el cabo Catarina, a 2° de latitud Sur, que fue el límite de lo descubierto por cuenta de Fernão Gomes.

Entonces vuelven a quedar suspendidas las operaciones portuguesas durante otros ocho años por diversas causas; principalmente por la guerra contra Castilla por la sucesión de Enrique IV. En el de 1475, las islas Azores aparecen representadas en su propia situación y con sus nombres portugueses en una carta náutica del veneciano Cristóforo Soligo.

Es un hecho muy curioso el que los descubrimientos portugueses fuesen registrados en las cartas mallorquinas e italianas desde fecha



Contorno de la costa africana en las cartas portuguesas y en un mapa moderno.

tan temprana como 1339, mientras que no se conserva ni una sola carta portuguesa anterior a 1471, como luego veremos, aunque

existieran algunas. Lo que no está claro es cómo recibían la necesaria información los cartógrafos extranjeros: Para los historiadores lusos, dicha información la obtenían de las cartas portuguesas, lo cual implicaría una libre circulación de las mismas, pero en tal caso es raro que no se haya conservado ninguna de ellas y sí en cambio, las extranjeras. Por otra parte, no consta el nombre de un solo cartógrafo lusitano hasta finales del siglo XV, mientras se conocen los de varios navegantes genoveses y venecianos al servicio de Portugal. Parece lógico que fueran aquellos navegantes quienes comunicaran los descubrimientos a sus connacionales.

Terminada la guerra con Castilla, se firmaba el 4 de septiembre de 1479 el tratado de Alcáçobas, quedando solventados todos los litigios entre ambas Coronas. Castilla renunciaba a todos los derechos que pudieran corresponderle sobre Guinea, la *Mina d'Ouro,* los archipiélagos de Madera, Cabo Verde y Azores, así como sobre las islas que aún pudieran ser descubiertas hacia Guinea. En cambio, se adjudicaba el archipiélago Canario.

Un año después, Don João II, *o Príncipe perfeito,* reunía en Lisboa la *Junta dos Mathemáticos* para estudiar la solución de los problemas de la navegación de altura, que aún no estaban resueltos.

Los Señores de las Canarias, feudatarios de Castilla, Inés Peraza y su marido Diego Herrera, tenían en propiedad las islas de Lanzarote, Hierro, Fuerteventura y la Gomera, más el derecho de conquista sobre las restantes islas del archipiélago por juro de heredad concedido por Juan II, padre de Isabel la Católica. El 15 de octubre de 1477, renuncian a todos sus derechos en favor de la Reina a cambio de cinco millones de maravedíes y el condado de la Gomera. Pues bien, el 24 de junio del siguiente año, una flotilla al mando de Juan de Rejón aborda la playa de las Isletas en Gran Canaria, con la intención de ir ocupando sucesivamente las islas aún no sometidas, cuya ocupación no dará fin hasta 1483. En el mismo año de aquel desembarco, Isabel y Fernando dictaban una Real Cédula para impulsar la construcción naval en Castilla.

Reanudados los viajes portugueses, Diogo Cão alcanza en 1482 el estuario del Congo y establece relaciones de amistad con el régulo de aquel país. Se discute si el célebre Martín Behaim pudo participar en aquella expedición, como lo proclama él mismo en una leyenda de su globo terrestre de 1492, lo cual no parece fuese posible, según su biógrafo Ravenstein. En aquel viaje Diogo Cão alcanzó el cabo Lobo, (hoy de Santa María), en la costa de Angola, cerca de los 13° 25' de latitud Sur. Este viaje quedó registrado en

ciertas cartas italianas, como las del Atlas Cornaro que data de 1489 y se conserva en la *British Library*, así como en las de Henricus Martellus Germanus de hacia 1489 y en el citado globo de Behaim.

En un segundo viaje, el mismo Diogo Cão debió de alcanzar la bahía de las Ballenas (Walvis Bay), en la actual Namibia, cerca del trópico de Capricornio, y sin duda, desembarcó en el cabo *do Padrao* (cabo Cross) a los 22° 10' Sur, en el que erigió un hito con las armas de Portugal. No está claro si este viaje tuvo lugar en 1484 ó de 1485 al 87, pero está igualmente registrado en los documentos citados.

En 1485, el rey de Portugal, Don João II, envía a Maestro Joseph, su médico y astrólogo, a tomar la altura del Sol *en toda la costa de Guinea*, entendiendo con este nombre todo el territorio africano al Sur del cabo de Bojador.

De este mismo año 85 data, según el profesor Cortesão, la más antigua carta náutica portuguesa que ha llegado hasta nuestros días, firmada por Pedro Reinel y conservada en el Archivo de Burdeos. Es una hermosa carta, en la cual, la costa africana, desde La Mina hasta el estuario del Congo, se ha dibujado dentro del continente, en la zona del Sahara, completamente desligada del conjunto. La carta no está datada y Cortesão dedujo la fecha (1485) comparando lo que figura en ella con lo descubierto por Cão y porque presenta una bandera islámica en la ciudad de Málaga. Pero este último argumento no es resolutivo, pues los cartógrafos de la época solían incluir en las cartas elementos de esta clase anacrónicos y carentes de significación contemporánea, como se ha demostrado en multitud de casos, de manera que subsiste la duda sobre la posible datación de esta carta. Por si fuera poco, en 1968 se dió a conocer otra carta conservada en la Universidad de Yale (Connecticut) firmada por Jorge de Aguiar y fechada en 1492, en la que también se representa en la zona del Sahara el trazado de la costa más allá de La Mina, pero con extensión mucho menor que en la carta de Reinel, presentando además una factura con más arcaísmos y un parecido más acusado con el estilo de las cartas mallorquinas. Tales circunstancias le sugerían al profesor Albuquerque en noviembre de 1983 que dicha carta debe de ser más antigua que la de Reinel y ésta posterior al año 1492. Actualmente Pinheiro Marques la considera comprendida entre 1484-1492. En cualquier caso, ambas cartas presentan un grave problema como instrumentos para la navegación, cual es la interrupción del trazado costero.

Existe otra carta náutica portuguesa, anónima y sin fecha, cuya datación se ha discutido largamente por los cartógrafos lusitanos. Se encuentra en la Biblioteca Estense de Módena. Para Pinheiro Marques puede ser de 1471, mientras para Cortesão es más moderna, pero de los últimos tres decenios del siglo XV.

Además de las tres cartas citadas aún quedan del mismo siglo otras dos reliquias: Un fragmento de carta mediterránea con el extremo occidental de Europa y el Mogreb, de finales de siglo, y una carta portulana clásica, de hacia 1500, anónima, que se conserva en la Biblioteca del Estado de Baviera, en Munich. Es la más antigua carta portuguesa que presenta una escala de latitudes geográficas, resultando apta para la navegación *por escuadría* a rumbo y latitud. Los portugueses opinan ser esta la primera carta con un meridiano graduado, pero olvidan la tradición tolemaica y los precedentes modernos, como las cartas grabadas en madera por Etzlaub hacia 1492 en Nüremberg, los planisferios de Henricus Martellus y el propio globo de Martín Behaim, de la misma época, todos graduados en latitud.

En fin, la exploración de la costa atlántica se corona en 1488 cuando Bartolomeu Dias dobla el cabo de las Tormentas, luego de Buena Esperanza. Consta que Bartlomeu Dias levantó carta de la costa explorada y la presentó personalmente al rey Don João, según testimonio de Colón. También se sabe que aprovechaba las escalas durante su viaje para tomar la altura del Sol desde tierra con un astrolabio de madera de tres pies de diámetro, que resultaría inmanejable a bordo. Ahora bien, Bartolomeu Dias atribuía al cabo de Buena Esperanza una latitud de 45° Sur, en vez de los 34° 24' S. verdaderos. Se discute si la enorme diferencia entre ambos valores se debe a errores instrumentales, del método o de la observación, o bien se trata de un falseamiento debido a la razón de Estado.

Si pasamos ahora a considerar el Descubrimiento de América, no estará de más recordar brevemente sus posibles antecedentes cartográficos: Suele decirse que la idea de alcanzar las Indias por Occidente pudo adquirirla o confirmarla Colón estudiando la carta náutica y el escrito dirigidos por Paolo del Pozzo Toscanelli al canónigo lisboeta Fernão Martins el 24 de junio de 1474 para conocimiento del rey Alfonso V de Portugal, pero creo que lo cierto es todo lo contrario, pues los términos del escrito y el presunto trazado de la carta náutica –desaparecida– a la que hace referencia aquel contradicen de todo punto a las ideas colombinas. En efecto, la teoría de Colón puede resumirse como sigue:

1° El mundo en seis partes seco y una parte mar.
2° El grado de la esfera terrestre mide 56 2/3 millas.
3° Una legua tiene cuatro millas.

En consecuencia, el espacio oceánico a salvar sería un séptimo de la circunferencia terrestre, o sea 51,4° y en leguas valía sobre el Ecuador

51,4 x 56,67 : 4 = 730 leguas

Colón redondeaba estos resultados y pretendía hallar tierra a 750 u 800 leguas de la Gomera, equivalentes a unos 56° del círculo terrestre. Esta cifra de 800 leguas era como una obsesión del futuro Almirante, que llegó a transmiir a sus primeros biógrafos y así, Las Casas no vacila en escribir que *pocas menos* [de las 800] *navegadas descubrió aquellas islas y la isla de Cuba,* cuando, en realidad, las leguas navegadas hasta Cuba fueron 1142, según pone el mismo Colón en el *Diario* el día 2 de noviembre de 1492.

Pues bien, los datos numéricos consignados en el escrito de Toscanelli y los que se pueden deducir de sus referencias a la carta, nos dan los resultados siguientes:

1° Anchura del Océano entre Lisboa y Quinsay: 130° se paralelo.
2° Computando el grado ecuatorial por 66 2/3 millas, en el paralelo de Lisboa valía 50 millas y la distancia a salvar sobre el mismo sería de 6.500 millas o 1.625 leguas; es decir, más del doble de las que pensaba Colón.

Por todo lo cual, la carta náutica de Toscanelli y el escrito que la acompañaba hubieran podido servir muy bien *para rebatir los argumentos de Colón, nunca para apoyarlos.* Esto le constaba a Colón, como lo demuestra que jamás en su vida, que sepamos, mencionó a Toscanelli ni sus ideas cosmográficas, las cuales únicamente sacó a la luz D. Hernando Colón en la *Historia del Almirante.*

Los conceptos toscanelianos se reflejan, en cambio, en dos reliquias cartográficas, posteriores en unos quince años a la carta de Paolo del Pozzo. Son, el planisferio de Henricus Martellus Germanus de hacia 1490 y el globo terrestre de Martín Behaim de 1492. El primero se conserva en la Universidad de Yale y en él se armoniza la concepción del **ecumene** según Tolomeo con los últimos descubrimientos portugueses, pero comprende, además, una representación fantasiosa de los confines asiáticos orientales y la isla de Cipangu siguiendo las descripciones de Marco Polo. Su característica principal es presentar el océano Indico como una mar

abierta, lo que hace posible alcanzar la India contorneando el continente africano. *Es el único planisferio del siglo XV con graduación de longitudes y latitudes conocido,* diferente de los mapas de la *Geografía* de Tolomeo. El planisferio de Martellus pudo servir de modelo y guía para la elaboración del globo de Behaim y sirvió ciertamente de prototipo en el trazado de planisferios hasta cerca de 1530. La particularidad más notable del Martellus, aparte de la antes citada, es que la escala de longitudes se extiende desde los 5° Oeste a los 270° Este y la amplitud del Atlántico, entre Lisboa y la costa del Catayo, es de 130°, como en la carta de Toscanelli.

En cuanto al globo de Martin Behaim, que se conserva en el Museo Nacional Germánico de Nüremberg, nada hay que decir, por su estrecho parecido con el Martellus y por su fecha de construcción, que pueda servir de justificación a los proyectos colombinos. Algunos historiadores alemanes sustentan que Martin Behaim y Cristóbal Colón debieron de conocerse en Lisboa y que el primero pudo influir en Colón con sus ideas cosmográficas, pero si aquellas ideas eran las de Toscanelli, según parece, contradecían a las de Colón, como hemos visto antes.

Como quiera que fuese, el 12 de octubre de 1492 las carabelas de Colón arriban a Guanahaní. La gesta del Descubrimiento es de sobra conocida y no es cosa de volver a contarla. Está fuera de duda que Cristóbal y Bartolomé Colón sabían trazar cartas de navegación y en el *Diario* se citan con naturalidad las cartas donde Colón llevaban pintadas unas islas y en las cuales echaban el punto los pilotos. Tales cartas no las volvió a ver nadie, al parecer, más que el P. Las Casas y, tal vez, el Cura de los Palacios, y no sabemos como serían. Si levantó carta de navegación, no se ha conservado, y es muy posible la mantuviera secreta en beneficio propio.

En cuanto a la habilidad de Colón como cosmógrafo plantea serias dudas: Hallándose en la costa norte de Cuba toma la altura del Polo *con el cuadrante* los días 30 de octubre, 2 y 20 de noviembre y encuentra una latitud de 42° Norte, mientras el 13 de diciembre, en la costa de la Española, encuentra 34°. En los tres primeros casos el error es de 21° de más; en el último de 14° por exceso, pero se ignora si el Almirante se equivocaba o seguía una política de trampa y engaño *por quedar señor él de aquella derrota de las Indias* como escribió en el *Diario* el 19 de febrero de 1493. Sin embargo, en la célebre *Carta* de Colón a Santángel dice que las islas descubiertas distan de la línea equinoccial veintiséis grados. Todo esto es muy contradictorio y oscuro.

Por lo que respecta al segundo viaje colombino (1493-1496), el Almirante descubrió las Pequeñas Antillas y las islas de Puerto Rico y Jamaica, bojeando además parte de las costas meridionales de Cuba y la Española. Durante este viaje, al carecer los Reyes Católicos de noticias suyas, suponen muerto a Colón y autorizan otras expediciones descubridoras.

Los años 1497 y 98 presencian los esfuerzos de algunos monarcas extranjeros para situarse en las Indias: Los inicia una flotilla al mando del veneciano Juan Caboto y autorizada por Enrique VII de Inglaterra, que de mayo a agosto del 97 recorren Terranova y la isla del cabo Bretón. En un segundo viaje debieron de alcanzar la península de Labrador y, tal vez, costeando, llegarían a Florida. Hay muy pocos datos de este viaje, en el que halló la muerte Juan Caboto y resultó un desastre económico, lo que desanimó al rey inglés para proseguir la aventura. Mientras tanto, en 1498 debieron de tener lugar ciertas expediciones secretas de Gaspar Corté Real y Duarte Pereira eviados por don Manuel de Portugal, los cuales pudieron confirmar la existencia de un continente occidental.

Por otra parte, este rey prosigue con el intento de alcanzar la India por la ruta del cabo de Buena Esperanza. En julio de 1497 zarpa de Belem una flotilla de cuatro barcos al mando de Vasco de Gama que, tras doblar el Cabo, hacen escala en Mozambique, Mombasa y Melinde, desde donde, conducidos por un piloto árabe, alcanzan Calicut el 15 de abril de 1498, tras no pocos trabajos. Regresan en septiembre del año siguiente a Lisboa, y allí Vasco de Gama es nombrado Almirante de los Mares de la India y colmado de privilegios.

El tercer viaje de Colón duró desde marzo de 1498 a noviembre de 1500 y en el mismo el Almirante alcanzó el continente sudamericano, explorando un sector de la costa, desde la isla de Trinidad hasta la península de Paria, levantando carta de la derrota, que remitió al príncipe Don Juan y sería utilizada por los capitanes de los viajes sucesivos en los años inmediatos. Al bojear el Almirante la costa venezolana *vino ya en conocimiento de que tierra tan grande no era isla, sino continente,* como escribió Las Casas.

Entre 1499 y 1503 se suceden los llamados «viajes menores» o «viajes andaluces», según Morales Padrón, cuyo ámbito geográfico es el mar Caribe y la costa brasileña. En breve resumen, son los siguientes:

1°.- Alonso de Ojeda, con Américo Vespucio y Juan de la Cosa, exploran las bocas del Orinoco, islas Trinidad y Margarita, Costa de las Perlas y península de Coquibacoa (Goajira), hasta el cabo de la Aguja. Lo descubierto, quedaría reflejado en la carta de Juan de la Cosa. Este es el primer viaje indiscutible a Indias de Américo Vespucio, el cual en sus escritos declara no conocer el uso de la carta náutica, pero presume de cosmógrafo, indicando latitudes y longitudes de los puntos visitados; estas últimas con errores monumentales de cuarenta y cincuenta grados.

2°.- Vicente Yáñez Pinzón arriba al cabo de San Agustín, en la costa brasileña, (8° 21' Sur); descubre las bocas del Amazonas y el río Dulce, recorre las del Orinoco y la isla de Tobago, alcanza la Española y regresa, visitando las Lucayas.

3°.- Diego de Lepe y Bartolomé Roldán levantan carta de navegar desde el río de San Julián, en la costa de Brasil (8° 30' Sur) hacia el Norte, iniciando el retorno en la isla Trinidad.

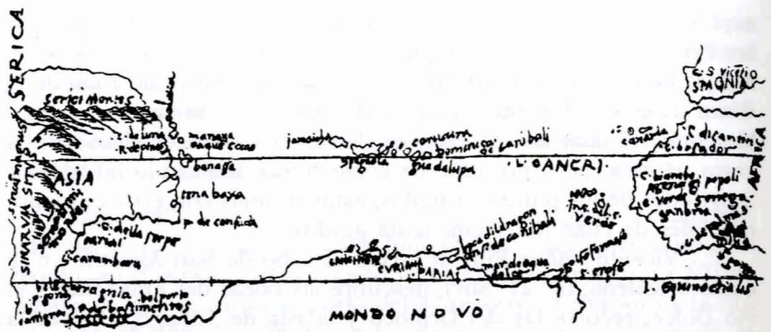
4°.- El comendador Alonso Vélez de Mendoza recorre la costa brasileña, desde el cabo de San Agustín hacia el sur durante diez meses. Debieron de levantar carta de navegación, pues se obligaban a ello en las capitulaciones para el viaje.

5°.- Rodrigo de Bastidas, con Juan de la Cosa, Vasco Núñez de Balboa y Andrés Morales alcanzan la isla de Guadalupe, saltan a la Goajira y descubren el río de la Hacha, el Magdalena, la bahía de Cartagena y el golfo de Darién.

Los restantes viajes andaluces, de menor alcance, son cuatro o cinco y se verifican alrededor de las Antillas. Al final de todos ellos se había descubierto buena parte de las costas del Brasil y el norte del continente, hasta el istmo de Panamá.

Por su parte los portugueses habían descubierto el Brasil y Labrador: Una flota mandada por Pedro Alvarez Cabral, con destino a Calicut se desvía de su ruta y el 22 de abril de 1500 alcanza la costa, en un lugar al que llaman Veracruz, en el actual estado de Bahía. Después continuarían su ruta, pero Cabral destaca un barco para dar la noticia al rey Don Manuel. Otra expedición, al mando de Gonzalo Coelho, arriba al Brasil en agosto de 1501, entre Ceará y Río Grande do Norte, recorriend el litoral hasta cerca del Río de la Plata. Américo Vespucio, que forma en la expedición, se apercibe de que aquella tierra es un nuevo continente, diferente de Asia, formando *la cuarta parte del Mundo* que por la dirección sudoeste del litoral ha de acabar presentando un paso hacia la Especiería.

Mientras tanto, Gaspar Corté Real partía de las Azores en el verano de 1500 y alcanzaba una gran isla a la que llamó *Terra Verde*



Apunte de Alesandreo Zorzi (Roma, 1506)

(Terranova), bojeándola apenas para regresar a su base. En octubre del año siguiente, acompañado de su hermano Miguel, navegan hasta el Labrador, que bordean, descubren el golfo de Hamilton, se cuelan por el estrecho de Belle Isle y, después de separarse, Miguel regresa a las Azores mientras Gaspar desaparece.

Poco después, Vasco de Gama vuelve a la India (1502-03) con una armada de veinte navíos, en cuyo viaje descubre las islas del Almirante en el océano Indico, somete Quiloa, bombardea Calicut y establece factorías en la costa del Deccán antes de regresar a Portugal.

Todos estos descubrimientos van a reflejarse muy pronto en las cartas y difundirse rápidamente a pesar de la política de sigilo, que se proponía la ocultación de toda clase de noticias sobre las islas y tierras descubiertas. En Castilla y Portugal, los reyes hicieron monopolio de la producción cartográfica exploratoria: Los *Armazens de Guiné e da India* en Lisboa y la Casa de la Contratación de Sevilla recopilaban toda la información procedente de los descubridores para formar los padrones de las cartas de navegar, de los que sólo podían sacar copias las personas autorizadas, para su venta a los pilotos igualmente autorizados para usarlas. Recuérdese que en 1504 el rey de Portugal decretaba la pena de muerte para el que facilitara indicaciones sobre la navegación más allá del río Congo. Sin embargo, proliferó en Europa una cartografía que intentaba la representación integral de todo el mundo conocido en forma de planisferios, mapamundis, atlas o islarios, manuscritos en principio, pero en seguida (1506) impresos. Los cartógrafos utilizarían el material informativo proporcionado, más o menos clandestinamente, por capitanes, pilotos y maestres de hacer cartas de la primeras

expediciones, seleccionando lo que estimaran de más cierto y útil para diseñar sus mapas y, por supuesto, copiaron todo lo que pudieron. En aquélla época los espías trabajaron a fondo y dieron lugar a un contrabando cartográfico del que hay pruebas. Por otra parte, se autorizó en ocasiones, por razón de Estado, la circulación de cartas trucadas con alteraciones en la forma y situación de las tierras descubiertas, de lo que tampoco faltan ejemplos.

El material de aquel tiempo que ha llegado a nuestros días es tan abundante como variado: Tenemos algunos levantamientos costeros originales de los propios descubridores; luego están las copias de los padrones reales, que pueden comprender el mundo entero o tratarse de cartas náuticas regionales (las Antillas, las Molucas, etc.); finalmente, viene la producción de los cartógrafos que trabajaban por cuenta propia o para un editor o un mecenas.

Una breve descripción de los más antiguos y principales documentos *manuscritos* conservados hasta nuestros días, es la que sigue:

En el archivo de los Duques de Alba se conserva el apunte o boceto hidrográfico americano más antiguo que se conoce, y es de un trozo de la costa norte de la isla Española. Atribuido en principio al propio Cristóbal Colón, la crítica moderna parece inclinarse por su hermano Bartolomé como autor del esbozo, que dataría entonces del segundo viaje (1493-96).

Le sigue en el tiempo la *Carta* de Juan de la Cosa, casi un planisferio, en el que por primera vez aparecen los descubrimientos castellanos en las Antillas y Tierra Firme hasta 1500, año de su fecha. El autor reflejó, además, las exploraciones de Juan Caboto, en el Labrador y Florida, pues en la costa NE. del continente americano pone una leyenda *Mar descubierto por ingleses*, con cinco banderas y algunos topónimos. También figuran las *tierras descubiertas por el rey de Portugal* en la India, de donde había regresado a Lisboa Vasco de Gama en septiembre de 1499, como sabemos. La carta lleva trazados el ecuador y el trópico de Cáncer y ha sido muy discutida, tanto en su datación como en su contenido, pues las costas e islas caribeñas están dibujadas a mayor escala que el Antiguo Mundo, y las Antillas desplazadas unos doce grados al norte de su verdadera situación. Estas deformidades se transmitirán íntegramente de unas cartas en otras hasta 1520 por lo menos, salvo en los padrones de la Casa de la Contratación, rectificados en años anteriores.

Viene a continuación el llamado *Planisferio de Cantino,* construido en Portugal por un cartógrafo anónimo y llevado a Italia en 1502, en el que se muesta todo lo descubierto por castellanos y portugueses hasta aquel mismo año. En la representación de las Antillas parece depender de Juan de la Cosa, pero difiere notablemente de él en la costa NE. americana, interrumpida para hacer figurar en la misma las exploraciones de los Corté Real en Terranova y el Labrador, supuestas al Este del meridiano de demarcación del tratado de Tordesillas (1494) que dividía el globo en dos hemisferios, castellano y portugués. En cuanto a la costa del Brasil, está desfigurada adrede, según Cortesão. *Es el primer planisferio que se aparta resueltamente del modelo tolemaico rectificado y ampliado por Henricus Martellus Germanus hacia 1490,* pues representa la península India con su verdadero contorno triangular, reduce la isla de Ceilán a unas proporciones más justas y hace una sola de las dos penínsulas asiáticas más orientales del Martellus, haciendo también uno sólo de los *sinus gangeticus y sinus magnus* de Tolomeo. Semejante transformación, que venía a trastornar el modelo clásico recibido, tuvo que obedecer al empleo de fuentes documentales extrañas, tal vez árabes o indonesias, o a información verbal, pues las expediciones de Vasco de Gama y Alvarez Cabral no tuvieron tiempo para bojear las costas del Deccán, ni mucho menos alcanzaron Malaca. Esta hermosa carta, de 2,19 metros de larga por 1,05 de ancha, conservada en la Biblioteca de Este, en Módena, es genuinamente portuguesa, tanto por su estilo como por llevar la toponimia y explicaciones en esta lengua, y sirvió de modelo a una veintena de cartas posteriores hasta mediados del siglo XVII.

Con la carta de Cantino hace eclosión la escuela cartográfica lusitana, que reinará en esta actividad durante el siglo XVI, a lo largo del cual se multiplicaron en Portugal los talleres dedicados a trazar cartas, en cuyo arte destacaron *dinastías* como las de los Reinel, los Homem y los Teixeira. Hasta ahora se llevan localizadas unas trescientas cartas portuguesas, manuscritas sobre pergamino y bellamente iluminadas y decoradas, producidas entre aquel siglo y el siguiente, a pesar de la competencia de italianos y flamencos. En dicho periodo, creció de tal manera el número de cartógrafos en Portugal que se derramaron por las Cortes europeas, poniéndose al servicio de príncipes extranjeros que no eran sus señores naturales.

En cuanto a las características formales de la cartografía portuguesa debo señalar ciertos elementos decorativos inconfundibles, como las rosas de los vientos complicadas y muy bellas, en las que aparecen por vez primera las flores de lis para indicar el Norte, la

profusión de banderas y escudos, la representación de escenas muy teatrales en paisajes arbolados, con indígenas y animales del país, etc., todo muy coloreado y tratado con delicadeza de miniaturista. En cuanto a lo estructural, todas las cartas portuguesas de esta época son de estilo portulano, construídas originalmente por rumbo y distancia. Si en alguna de ellas se han introducido correcciones en función de las latitudes observadas no es fácil determinarlo, pero me inclino a pensar lo contrario, pues las deformidades que he señalado en la carta de Bojador se perpetúan. Además, hay otra notable deformación en el contorno del continente negro, pues el cabo de Buena Esperanza aparece bajo el meridiano de Alejandría, cuando le corresponde el de Bengasi, mientras que el fondo de la bahía de Biafra, que aparece bajo el meridiano de Bengasi, debería estar en el de Túnez, poco más o menos. El resultado es una traslación de toda el Africa subecuatorial unos 10° al Este, y lo más curioso es que tales deformaciones, que debieron ser advertidas por los navegantes de aquellos tiempos, no se corrigen sino en los atlas holandeses del primer tercio del siglo XVII.

Volviendo ahora a nuestro recuento, citaremos dos obras datadas hacia 1502, como el Cantino, del que parecen depender en parte, y son el planisferio anónimo conocido como King-Hamy y la carta náutica también anónima llamada Kunstman II, las cuales se discute si son portuguesas o italianas. El primero supone una regresión respecto del Cantino, pues representa al océano Indico según el modelo de Martellus. La carta de Kunstman, por el contrario, presenta una India triangular.

De 1503 puede datar el planisferio italiano llamado *Pesaro,* por conservarse en la Biblioteca Oliveriana de aquella ciudad. Es el más antiguo mapa en el que aparece la expresión *Mundus Novus* y en la representación de las Antillas recuerda mucho a la Carta de Juan de la Cosa, de la que probablemente depende en este aspecto, como todas las anteriores, en cuanto a la escala y situación de aquellas islas. Se considera por algunos que el autor de esta carta fue el propio Vespucio, o dirigió su construcción, en último caso.

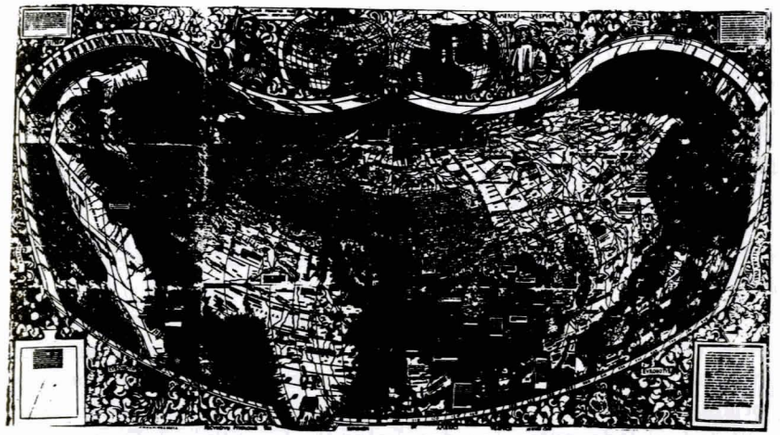
La carta atlántica de Pedro Reinel, datada hacia 1504, ofrece como particularidad más importante una escala general de latitudes (en realidad, son dos, como veremos), siendo esta la seguna carta náutica conocida con tal escala, pues la primera es la carta portulana portuguesa de hacia 1500 que hemos citado antes. La introducción de escalas de latitudes tendrá más adelante gran influencia en la evolución cartográfica, pues conducirá a las cartas planas cuadradas.

Otro hermosísimo planisferio, derivado de patrones lusitanos y realizado probablemente en Portugal, es el que firma *Nicolay de Caverio Januense.* Muy parecido al Cantino, al que sigue en la representación de las penínsulas asiáticas y una hipotética costa de China, lo mejora en el contorno brasileño y en la toponimia y leyendas, en lengua portuguesa. Además, presenta una escala de latitudes de grados iguales en el borde Oeste, desde los 55° Sur hasta los 70° Norte. No estando fechada, se considera esta carta como del año 1505. Se conserva en la Biblioteca Nacional de París.

Durante aquellos años, Cristóbal Colón, había realizado su cuarto y último viaje (mayo 1502-noviembre 1504) en el que navegó por las costas de los Mosquitos y Veragua buscando el paso que, según sus ideas, tuvo que utilizar Marco Polo dos siglos antes para su regreso por mar desde China hasta Ormuz. Las concepciones del Almirante quedaron plasmadas en un apunte que trazó Alexandreo Zorzi hacia 1506 siguiendo las indicaciones de Bartolomé Colón durante la estancia de éste en Roma. En tal apunte, el *Mondo Novo* forma parte del continente asiático, al que se une mediante una estrecha lengua de tierra, en cuyas costas se enfrentan, a una misma latitud, el puerto del Retrete en el Caribe y la Cattigara de Tolomeo en el océano Indico. En aquel croquis, la distancia entre Africa y Brasil está muy reducida, la isla de Cuba no existe (en su lugar figura Jamaica) y la Española equidista del golfo de los Mosquitos en Panamá y el estrecho de Gibraltar, mientras la costa hondureña está desorientada en un cuadrante entero y se toma por la costa del Mangi de Marco Polo, en el interior de la cual se han rotulado nombres sacados de los mapas de Tolomeo y campea en mayúsculas el de ASIA. Los hermanos Colón persistían en el error inicial del Almirante.

Llegados a este punto, convendrá considerar brevemente la producción cartográfica *impresa* de aquellos años.

El primer planisferio impreso, firmado y fechado que incorpora los descubrimientos castellanos y portugueses es el de Contarini-Rosselli, de 1506. También es el primer mapa que conozco construído en proyección cónica simple equidistante, en el que están trazados los meridianos y paralelos de 10° en 10°, además de los trópicos. El meridiano origen parece serlo el de la isla de Hierro. En cuanto a lo geográfico, representa el continente africano según los módulos portugueses, pero en el sur de Asia se atiene al tipo Tolomeo-Martellus antes citado, ahora bien, intercalando entre el golfo Pérsico y el río Indo una estrecha península triangular que



Planisferio de Waldseemüller (1507)

pretende figurar el Deccán. Por otra parte, la América septentrional explorada por los Cabot y los Corté Real se identifica como un apéndice en el extremo nordeste del continente asiático, mientras que la meridional aparece como un gran continente aislado y distinto de Asia, que se prolonga y ensancha indefinidamente al sur del trópico de Capricornio. Las Antillas y demás islas caribeñas, como la costa norte del Nuevo Continente, dependen del Cantino. El extremo occidental de Cuba dista solamente unos 20° de Zipangu, (Japón).

Del mismo año de 1506 parecen ser otros dos planisferios sin data, pero firmados por el florentino Francesco Rosselli, que grabó el anterior, con el cual coinciden en la representación de los continentes, pero del que difieren en las proyecciones empleadas: Uno de ellos está en una proyección de contorno circular y meridianos elípticos, mientras que el otro es una carta náutica arrumbada estilo portulano. Otra diferencia que presentan ambas con el primero es que América del Sur aparece como continente bien delimitado, o como una isla gigantesca, al SE. de la cual se encuentran unas cuantas islas imaginarias; por otra parte, al sur de Africa, aparece una *Terra australis,* reminiscencia de Tolomeo.

De 1507 data ciertamente, aunque no esté fechado, el quizá más importante mapa de la época de los descubrimientos, por ser el primero en el que figura rotulado el nombre de América. Se trata del gran planisferio mural de Martín Waldseemüller, en proyección pseudo-cordiforme, de 135 x 248 centímetros. El Nuevo Mundo se

representa completamente aislado de norte a sur e independiente de Asia, conforme al diseño y con la toponimia del Caverio (1505), pero en la parte sur de las tierras occidentales se ve AMÉRICA rotulada con mayúsculas. A lo largo de la costa de Tierra Firme, aparece otro gran letrero: TOTA ISTA PROVINCIA INVENTA EST PER MANDATUM REGIS CASTELLE. La mitad sur del continente africano se ciñe igualmente al Caverio, pero el resto del Antiguo Mundo es una copia servil del Tolomeo-Martellus, como el sistema de proyección cartográfica empleado.

Este hermoso planisferio se adorna, además, en su parte superior, con un pequeño mapamundi, en proyección estereográfica oblícua al parecer, en cuyo hemisferio derecho figuran los confines orientales de Asia, la isla de Zipangu y el Nuevo Continente como entidad aislada entre los dos océanos. Lo editó el *Gymnasium Vosagense de Saint-Dié* (Lorena), al que pertenecía Waldseemüller.

Al mismo tiempo que el planisferio, editaba el *Gymnasium* una representación del globo terráqueo desarrollado en doce husos esféricos de 30° de amplitud cada uno, cuyo globo, *in sólido*, tendría 153 mm de diámetro. Por sus pequeñas dimensiones, el diseño de los continentes es muy simple, aunque ajustado a las formas del gran planisferio, y por la misma razón la toponimia es muy escasa, pues no se rotulan sino los continentes, las grandes regiones de éstos, los océanos y algunas grandes islas. También aquí figura en su sitio el rótulo AMÉRICA.

Para terminar con los mapas impresos en este periodo, citaré el planisferio de Johannes Ruysch, que formaba parte de la *Geographía* de Tolomeo-Beneventano publicada en Roma en 1508. Es una copia evidente del Contarini-Roselli de 1506, al que trata de imitar en la proyección cónica y el trazado de las tierras occidentales, pero deformando notablemente Cuba. En cambio, la India está muy bien representada, con su forma triangular, mientras la península Indochina recuerda al Caverio, pero engrosándola de forma notable. Este mapa se tuvo durante mucho tiempo como el primer mapa impreso que representaba el Nuevo Mundo y los descubrimientos portugueses en el litoral africano y océano Indico, hasta el hallazgo en 1903 del planisferio de Waldseemüller y en 1922 del Contarini-Roselli, de los cuales no se han conservado sino un sólo ejemplar de cada uno.

Volviendo nuevamente a las exploraciones, recordaremos que desde el regreso de Colón del cuarto viaje en 1504, se había descubierto poco por los castellanos, (un posible viaje de Pinzón, en

el que habría navegado desde el Yucatán hasta el cabo de San Agustín en 1505, se pone en tela de juicio); pero en 1508 el rey Don Fernando, regente de Castilla, reunió en Burgos a Díaz de Solís, Yáñez Pinzón, de la Cosa y Vespucio, y después de escuchar sus pareceres resolvió mandar a descubrir a los tres primeros, nombrando al florentino Piloto Mayor de la Casa de la Contratación el día 22 de marzo de aquel año, para construir las cartas náuticas y examinar a los pilotos que pretendieran navegar a las Indias. En la misma fecha capitulaba el rey con Solís y Pinzón partieran a buscar el canal o mar abierto que se esperaba hallar más allá de Tierra Firme, y que debía permitir alcanzar la Especiería, con el cual no había dado el Almirante.

Zarpó la expedición el 29 de junio siguiente y después de bojear la costa de Cuba, reconociendo que era isla, alcanzaron la isla de Guanaja en la costa de Honduras y después de reconocer hasta el fondo el golfo de este nombre bojearon la península del Yucatán y el golfo de México hasta la altura de Tampico o algo más (23° N.) desde donde iniciaron el regreso.

Mientras tanto, en agosto de aquel año disponía el rey Don Fernando la formación del Padrón Real y para hacerlo posible, se ordenó a los pilotos de Indias llevar el diario de navegación, tomar la altura del Sol o del polo ante el escribano del barco, fijar la situación de todos los accidentes costeros, anotar la variación de la aguja respecto de la Polar, etc. etc., de todo lo cual habrían de dar cuenta al Piloto Mayor a su regreso, para que lo consignara en el Padrón. Vespucio tendría que iniciar su tarea a partir de las cartas de Juan de la Cosa, las que hubiera de los viajes menores y alguna carta portuguesa, tal vez de sus propios viajes, desde el cabo de San Agustín hasta el cabo Frío, a los 23° 30' Sur. No se ha conservado ninguna carta de aquella época en España.

Fallecido Vespucio en febrero de 1512, le sucedió como Piloto Mayor Juan Díaz de Solís y se autorizaba en julio de aquel año a Juan Vespucio y Andrés de San Martín para realizar copias del Padrón para su venta a los pilotos. Por Real Cédula de aquel mismo mes se disponía que para continuar la formación del Padrón Real se reunieran en junta todos los pilotos que se hallaran y más entendieran del asunto.

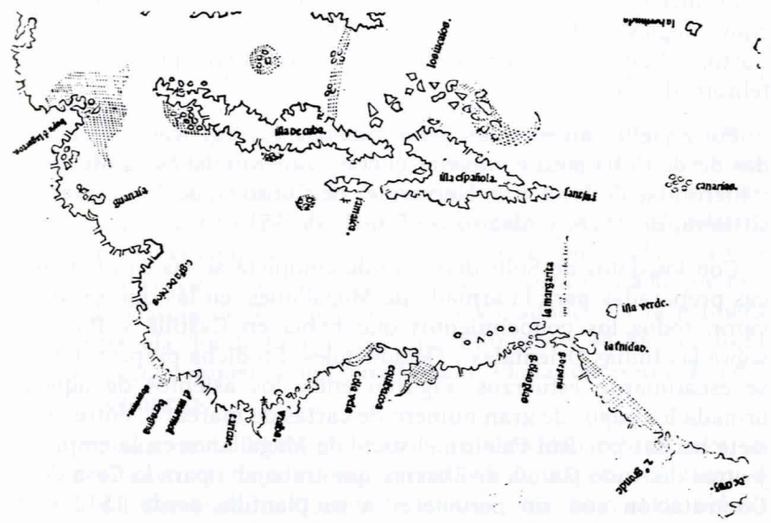
En aquélla junta fue adoptada una carta enviada desde las Antillas por Andrés de Morales, la cual aportaba importantes correcciones al Padrón, sobre todo en el archipiélago antillano. Algún investigador estima que dicha carta se constituyó en el primer

Padrón Real. Se conserva una preciosa representación de la Española, databla hacia 1509 y atribuida a Morales. Era este piloto, además de buen marino, un profundo observador e ideó la primera teoría sobre las corrientes marinas en el Atlántico. Murió en 1517, cuando acaso estaba señalado para suceder a Díaz de Solís.

Durante aquéllos años, Alonso de Albuquerque había descubierto en 1503 la isla de Zanzíbar y, nombrado Virrey de la India en 1509, se apoderaba de Goa y consolidaba el dominio de Portugal en los golfos de Arabia y Persia, así como en la costa de Malabar. En 1511 tomaba Malaca y enviaba tres naves a las islas de la Especiería, cuyas naves, tras hacer escala en Java, Bali y otras islas de la Sonda, aprobaban al Norte y alcanzaban las Molucas. En aquella expedición figuraba como piloto Francisco Rodrigues, quien levantó los primeros croquis hidrográficos del archipiélago, ayudándose, de una carta náutica javanesa[5], los cuales incluyó en un libro suyo manuscrito hacia 1513, que se ha conservado. Este mismo año, una segunda flotilla portuguesa fundaba en las Molucas los establecimientos de Tidore y Tornate, mientras Jorge Alvares alcanzaba la costa china en Macao. En 1515 los portugueses consolidaban la posesión de Ormuz, puerta del golfo Pérsico, y llegaban a Timor en el extemo oriental de las islas de la Sonda. Finalmente, el siguiente año João Coelho alcanzaba las bocas del Ganges, al fondo del golfo de Bengala.

Estos descubrimientos portugueses serían reflejados de inmediato en la cartografía: De 1510 data, con cierta seguridad, una carta náutica anónima, atribuia a Jorge Reinel, la cual comprende la costa occidental africana desde el río Congo y la oriental hasta el mar Rojo, más el golfo Pérsico y el océano Indico, con partes de la India y la península de Malaca, así como varias islas, entre ellas la de Madagascar, correctamente situada. Es la más antigua carta conocida de esta parte del mundo formada con base en los levantamientos costeros de los pilotos y que no depende casi nada de Tolomeo. Otra carta anónima, atribuida a Pedro Reinel, padre del anterior, de hacia 1517-1522, es como la anterior, pero más completa, pues en ella aparece entera la India, el golfo de Bengala, península de Malaca, Sumatra y parte de la Insulindia, incluidas las Molucas. Es la primera carta, después de los antes citados apuntes de Francisco Rodrígues, en la que la Insulindia y especialmente las Molucas se han diseñado con conocimientos prácticos sobre la situación y configuración de las mismas.

Algunos años antes se imprimían las *Décadas* de Pedro Mártir de Anglería (Sevilla, 1511), en las que aparecía un mapa del Seno



Carta del Seno Mejicano (Sevilla, 1511)

Mejicano grabado en madera. No se explica nadie cómo pudo autorizarse la publicación de aquélla carta en fecha tan temprana. Para el almirante Guillén[6], era probable que el modelo de la carta fuese de Andrés de Morales y pensaba que la misma superaba en sus perfiles a todas las cartas de las Grandes Antillas de años anteriores, no obstante el aspecto arcaico (gótico) de su trazado. Por otra parte, parece incuestionable que la distancia tan corta que se aprecia entre las Canarias y las islas del Caribe está falseada de intento.

Poco después, el 25 de septiembre de 1513, Vasco Núñez de Balboa descubría el Mar del Sur, demostrando que no había estrecho alguno entre aquel Mar y el Atlántico por aquellas latitudes, y que el camino de las Molucas había de ser buscado por otro sitio. Dicho camino es el que se le ordenó descubrir a Díaz de Solís: Se trataba de hallar un paso por la parte meridional de América entre ambos océanos y, una vez hallado, remontar hacia el norte *hasta las espaldas de Castilla del Oro*. Solís aprobaba al Atlántico el 6 de octubre de 1515, alcanzando las costas del Brasil, a lo largo de los cuales navegó hasta llegar a la desembocadura del río de la Plata, donde halló la muerte a manos de los indígenas. Muerto el capitán, la flotilla regresó a España. Se sabe que Solís levantó la carta de aquellas costas hasta el estuario de la Plata, que él llamó Mar Dulce.

Le sucedió como Piloto Mayor el veneciano, aunque naturalizado como inglés, Sebastián Caboto, capitán de mar al servicio de Castilla desde 1512, nombrado para cubrir dicho puesto el 5 de febrero de 1518.

Por aquellos años tenían lugar, además, las exploraciones lanzadas desde Cuba para completar el conocimiento del Seno Mejicano y fueron las de Francisco Hernández de Córdoba, de 1517; Juan de Grijalva, de 1518; y Alvárez de Pineda de 1519-1522.

Con los datos de Solís debieron de completarse las cartas náuticas preparadas para la armada de Magallanes, en las que se incluyeron todos los conocimientos que había en Castilla y Portugal sobre las Indias Orientales y Occidentales. En dicha preparación no se escatimaron esfuerzos: Figuran entre los asientos de aquella armada los pagos de gran número de cartas de marear y, entre ellas, siete hechas por Rui Faleiro, el socio de Magallanes en la empresa, y otras de Nuño García de Toreno, que trabajaba para la Casa de la Contratación aún sin pertenecer a su plantilla desde 1512 y se discute si sus cartas fueron once o veintitrés. Un importante refuerzo técnico supuso la colaboración de los portugueses Pedro y Jorge Reinel, antes citados, grandes cartógrafos, quienes formaron un gran planisferio y un globo terrestre, en los cuales figuraban las Molucas en el hemisferio castellano, y fueron auxiliados por otro compatriota suyo, Diogo Ribeiro, del que se hablará más adelante. (Los Reinel permanecieron en Castilla hasta 1528, año en que regresaron a Portugal, donde fueron cubiertos de honores y mercedes). Se conserva en París la copia de un planisferio de hacia 1519, atribuido a Jorge Reinel, que muy bien podría haber sido el modelo del preparado para Magallanes. Presenta esta carta el ecuador y el meridiano de demarcación de Tordesillas divididos de grado en grado, pero sin numerar; en la representación de las Grandes Antillas se corrige en gran parte la errónea situación en latitud de cartas anteriores, (Cuba trasladada hacia el Norte en sólo seis grados de más); aparecen las penínsulas de Florida y Yucatán bastante bien puestas, así como la costa pacífica de Costa Rica y Panamá. No debió de intervenir en la formación de ninguna de aquellas cartas Sebastián Caboto, pues poco después de su nombramiento de Piloto Mayor en 1518 por el rey Carlos I marchó a Inglaterra, de donde no regresaría hasta los primeros días de febrero de 1522.

El desastre sufrido por la armada de Fernão Magalhaes en su periplo, desde el 10 de agosto de 1519 al 8 de septiembre de 1522, en que alcanzó Sevilla la nao *Victoria* con Juan Sebastián Elcano y otros diez y siete supervivientes de los cinco navíos y 265 hombres que lo iniciaron, supondría la pérdida de la mayoría de las cartas preparadas para dirigir la expedición, pero también enriqueció los conocimientos geográficos de los castellanos, pues consta que Elcano llevaba diario de la navegación y que entregó a su regreso *todos los padrones y relaciones del viaje,* los cuales se remitieron a Carlos V. El caso es, que promovido Nuño García a Piloto y Maestre de hacer cartas por Real Cédula de 3 de septiembre de 1519, le tocaría incorporar en el Padrón aquéllos conocimientos, pues del año 1522, y posterior al regreso de Elcano, es la única carta firmada que nos queda de García de Toreno, datada en Valladolid. Es la primera carta española donde figuran las islas Filipinas y se ha discutido mucho si está completa o no, pues falta en ella la representación del Nuevo Continente.

El regreso de la *Victoria* desató una actividad febril, pues se acordó el envío de tres nuevas armadas a la Especiería: Una, al mando del Comendador García de Loaysa; otra, bajo el de Sebastián Caboto; y una tercera con Diego García. En tal circunstacia y con la necesidad de cartas e instrumentos de navegación que se puede suponer, fue promovido el portugués Diogo Ribeiro en julio de 1523 a *Cosmógrafo, Maestre de hacer cartas, astrolabios y otros instrumentos de navegación.* A partir de entonces, compartirían Nuño García y Diogo Ribeiro los trabajos cartográficos de la Casa de Sevilla, pues consta documentalmente que la armada de Loaysa, que zarpó de La Coruña el 24 de julio de 1525, llevaba cartas de uno y otro Maestres.

Por otra parte, el piloto portugués Estevao Gómes, que abandonó con la nao *San Antonio* a la armada de Magallanes en el estrecho de este nombre, tras justificar su acción en la Corte, se propuso encontrar un paso por el NW. para las Molucas, a cuyo fin el emperador le facilitó un barco en el cual navegó la costa de América del Norte, desde la Florida a Terranova durante la primera mitad de 1525. Naturalmente, que no encontró el paso, pero levantó la carta náutica entre los 40° y 55° de latitud Norte, por lo menos. El siguiente año, el licenciado Lucas Vázquez de Ayllón intentaba fundar una colonia en aquella costa, más o menos hacia el cabo Fear, intento fracasado, pero en el que se carteó igualmente buena parte del litoral de las actuales Carolina y Virginia.

Aquellos descubrimientos quedaron registrados en los padrones de la Casa de la Contratación, de los cuales algunas copias se han

conservado hasta hoy, como los llamados planisferios de Castiglioni y Salviati. Se encuentra el primero en Mantua y debió de ser un obsequio de Carlos V al nuncio Baldassare di Castiglioni. Es una gran carta plana de 208 centímetros de largo por 82 de alto, muy sobriamente adornada y que guarda mucho parecido con otra de Ribeiro, por lo que se le atribuye; la data consta implícita en una leyenda en la costa norteamericana, donde se lee *Tierra que descubrió Esteban Gómez este año de 1525 por mandado de Su Majestad.* En cuanto al Salviati, es otra hermosa carta similar a la anterior en tamaño y contenido, pero de una riqueza ornamental exhuberante, lo que induce a asignársela a García de Toreno. Debió de ser regalo del Emperador al legado papal Giovanni Salviati, que ofició en su boda con Isabel de Portugal en Sevilla, el año 1526. Esta carta se conserva en la Biblioteca Mediceo Laurenciana de Florencia. En uno y otro planisferios se representa el Pacífico en toda su enorme amplitud; además, por vez primera, aparece el eje del mar Mediterráneo en su verdadera dirección, eliminándose el giro de ocho a diez grados en sentido inverso al horario que presentaba en todas las cartas náuticas desde el siglo XIII. Pero su cualidad principal es que estas cartas no deben nada a la imaginación de sus autores, pues no se representaba en ellas sino las costas de las que existía carta náutica directamente levantada, mientras que los perfiles aún no levantados se dejaban en blanco. Esta propiedad se advierte en la correcta situación en latitud de las Antillas, en el acertado apuntamiento del contorno de la península Indochina y las grandes islas de la Sonda, etc. etc. Comparando estas cartas con los planisferios anteriores, como el Martellus o el Waldsseemüller, saltan a la vista las diferencias abismales que los separan. Por estas razones ha podido escribir el profesor George Kish[7] que la carta moderna del mundo se estableció en el periodo menor de cuarenta años que separa el descubrimiento del cabo de Buena Esperanza en 1488 del retorno a Sevilla de Sebastián Elcano en1522.

De aquel periodo se han conservado otras dos cartas de Ribeiro datadas y firmadas en 1529 y dos más, anónimas, que pudieran ser suyas. La más hermosa y conocida de las primeras se encuentra en la Biblioteca Vaticana: Es un gran pergamino de 205 centímetros de largo por 85 de alto, muy bien trazado y adornado con multitud de miniaturas y leyendas; lleva además un astrolabio náutico, un cuadrante y un círculo solar. En estas cartas se puede considerar completa la representación de la costa oriental del Nuevo Mundo, mientras la occidental aparece entre los trece grados de latitud Norte hasta los nueve grados Sur, en la desembocadura del río

Santa, alcanzada en su navegación por el piloto Bartolomé Ruiz en 1526-27 por orden de Pizarro.

Para terminar el Padrón Real por aquellas partes se dictaron nuevas instrucciones en octubre de 1526, disponiendo que en ausencia de Caboto, quien había partido a descubrir en marzo anterior, se encargara de hacerlo D. Fernando Colón, pero el encargo no quedó cumplido hasta diez años después, cuando Alonso de Chaves terminó la que llamaba Fernández de Oviedo, su *carta moderna,* que no debe de haberse conservado. Lo cierto es que a mediados de aquel siglo XVI ya aparecía representada toda la costa americana del Pacífico en el *Islario* de Alonso de Santa Cruz (ca. 1545) desde el estrecho de Magallanes hasta la península de California, cuyo extremo sur figuraba como una isla.

Se conoce que Alonso de Santa Cruz no llegó a conocer la carta construida por Domingo del Castillo, representando las costas exploradas por iniciativa de Hernán Cortés en cuatro expediciones náuticas entre 1532 y 1536, que dieron como resultado el descubrimiento de la Baja California, tomada inicialmente por isla, y el golfo de este nombre, así como el bojeo de la costa pacífica hasta el paralelo de 32° Norte. Englobaba aquella carta la desembocadura del río Colorado en el fondo del golfo, reconocido por Hernando de Alarcón el 26 de agosto de 1540[8].

Para terminar brevemente la relación de los descubrimientos en América durante el periodo en estudio, citaremos los viajes emprendidos en busca de un paso directo hacia Asia en la costa oriental americana, por encima del sector explorado por los españoles, cuyos viajes fueron los siguientes:

Giovanni Verrazano, toscano al servicio de un grupo de comerciantes franceses, abordaba la costa americana en 1523, hacia los 34° de latitud Norte, para recorrerla hasta el cabo Bretón a los 46° pero sin descubrir la bahía de Fundy, levantando una carta náutica tosca y de interpretación difícil.

Once años más tarde, Francisco I de Francia envía a buscar el consabido paso del Noroeste a Jacques Cartier, el cual, rodeando a Terranova por el norte penetra en el golfo de San Lorenzo hasta la península de Gaspé, de la que toma posesión, bautizándola como *Nueva Francia,* para regresar a su base de partida. En una segunda intentona, se internaba en aquel golfo para remontar el río del mismo nombre hasta su confluencia con el Otawa, de donde no pudo pasar. Un tercer viaje, en 1541, igualmente infructuoso, hizo

perder el interés de Francisco I por el asunto. Cartier consideraba al Canadá como el extremo nororiental del continente asiático y la cartografía por él confeccionada se refleja muy bien en los mapas de la escuela de Dieppe, de mediados del siglo XVI.

Mientras tanto, los portugueses reconocían por su cuenta gran parte de la Insulindia, la costa china hasta el mar Amarillo y la península de Corea, llegando al Japón en 1543. Sus descubrimientos figuran en los atlas y planisferios lusitanos de la época, de los cuales sólo citaremos el anónimo de hacia 1560, incluido en cierto *Livro de Marinharia,* que se conserva en Lisboa.

En cuanto a la técnica empleada en la construcción de aquellas cartas, es evidente que los levantamientos originales fueron cartas arrumbadas, es decir, construidas por rumbo y distancia. La añadidura en ellas de escalas de latitudes hacia 1500 y de longitudes hacia 1519 provocó una crisis en el trazado y empleo de la carta náutica de la zonas del Globo alejadas del ecuador, donde se manifestaban con toda su magnitud las deformaciones lineales a lo largo de los paralelos, desmesuradamente alargados, mientras los meridianos conservaban su verdadero desarrollo. El resultado era que los troncos de leguas o escalas gráficas no servían sino para medir o fijar distancias a lo largo de estos últimos, pero no a lo largo de los paralelos distantes del ecuador. Este grave inconveniente no afectaba a las cartas portulanas del Mediterráneo por su escaso desarrollo en latitud, pero se puso de manifiesto al navegar por latitudes altas.

Para remediarlo, se propusieron y emplearon tres métodos diferentes: El mejor, por más científico, era el propuesto por Pedro Nunes en su *Tratado en defensa de la carta de marear* (1537), y consistía en convertir las distancias navegadas en el sentido de los paralelos en grados del ecuador aumentándolas en función de la latitud, mediante tablas numéricas o gráficos, uno de los cuales incluía en el texto. Más adelante, Andrés García de Céspedes sugería en 1606 la multiplicación de los troncos de leguas, uno cerca del ecuador y otros a distintas latitudes, convenientemente alargados. El tercer método, groseramente empírico, se limitaba a aumentar a sentimiento la distancia navegada a lo largo de un paralelo (estimada a su vez) cuando pareciera conveniente, como solían hacerlo los pilotos portugueses en la travesía del Atlántico Sur, desde el cabo Frío en Brasil hasta el de Buena Esperanza.

Por otra parte, empleando los rumbos de la brújula como si fuesen acimutes referidos al Norte astronómico, se introducían

errores notables, tanto al echar el punto como al trazar la dirección de las costas durante su levantamiento, como se advierte en las de Norteamérica. La variación de la aguja era de unos diez grados al Este en el Mediterráneo, pero alcanzaba dos cuartas (22,5°) al Oeste en las costas de Terranova: Al no tenerlo en cuenta, quedaban estas costas giradas unos treinta grados en el sentido horario en las cartas marinas, con relación al *Norte* del Mediterráneo. Naturalmente, los pilotos no podían advertir aquel defecto mientras navegaban a la brújula; pero cuando tomaban la altura del Sol o del polo en la costa hallaban valores de latitud muy discrepantes de los que podían leer en la escala de latitudes de la carta.

Todo esto dio lugar a disputas enconadas entre pilotos y cosmógrafos y a diferentes propuestas para solventar las diferencias de latitud, que fueron dos: La primera se debió al citado Pedro Reinel, que en su carta atlántica de 1504 añadía a la escala general de latitudes otra, de igual dimensión en los grados pero inclinada dos cuartas respecto de la primera frente a las costas de Terranova, lo cual equivalía a deshacer el giro antes indicado, de tal manera, que las latitudes leídas en la segunda escala, fueron correctas. Esta solución fue la adoptada por algunos cartógrafos portugueses y de otros países, que la aplicaron con frecuencia. En cuanto a la segunda solución propuesta consistía en dibujar dos escalas de latitudes, paralelas entre sí pero desfasadas una de otra en tres grados: La escala más oriental convenía para las latitudes del Antiguo Mundo; la más occidental, para las del Nuevo. Los pilotos la encontraban acertada, pues las latitudes halladas con el astrolabio concordaban con las de la escala, pero los cosmógrafos clamaban al cielo viendo en un mapa dos líneas equinociales y cuatro trópicos. Esta solución se aplicó por Diego Gutiérrez en 1550, dando ocasión a muy agrias discusiones en la Casa de la Contratación de Sevilla.

Tantos problemas y dificultades no quedarían resueltos hasta el genial invento de las cartas esféricas o de latitudes crecientes por Mercator en 1569, las cuales aún tardarían medio siglo en ser comprendidas y aceptadas. Pero esto ya pertenece a otra etapa de la historia de la cartografía.

BIBLIOGRAFÍA

1. CORTESÃO, ARMANDO Y TEIXEIRA DA MOTA, AVELINO, *Portugalia Monumenta Cartográfica,* Lisboa, 1960, Vol. I, pág. XXIX.

2. RIERA SANS, JAUME, «Cresques Abraham», Judío de Mallorca, Maestro de mapamundis y brújulas» en AA.VV., *El Atlas Catalán de Cresques Abraham,* Diáfora, Barcelona, 1975, pág. 15.

3. PINHEIRO MARQUES, ALFREDO, *Guia de Historia dos Descubrimentos e Expansão Portuguesa,* Biblioteca Nacional, Lisboa, 1987.

4. RIERA SANS, J. o.c. pág. 15.

5. CORTESÃO, A., o.c. pág. 80.

6. GUILLÉN TATO, JULIO, «Anónimo, Seno Mexicano (1511)» en AA.VV., *Mapas españoles de América. Siglos XV-XVII,* Duque de Alba, Madrid, 1951, pág. 25.

7. KISH, GEORGE, *La Carte. Image des Civilisations,* Seuil, París, 1980, pág. 41.

8. MORALES PADRÓN, *Historia del Descubrimiento y Conquista de América,* cuarta edición, Editora Nacional, Madrid, 1981, pág. 464.

RESUMEN

La historia de la cartografía tiene uno de sus períodos culminantes en el siglo XVI como fruto de los grandes viajes y descubrimientos que llegaron a América, contornearon Africa y alcanzaron el Sur de Asia. El papel de Portugal y España fue esencial y maestro en el desarrollo posterior de la ciencia occidental.

ABSTRACT

The 16th century is a culminating period for Cartography and its history due to the great travels and discoveries that arrived to America, went around Africa and got to the South of Asia. Spain and Portugal played a mastering and basic role in the development of Western science.

RESUMÉ

Dans l'histoire de la cartographie, une des périodes les plus importantes a été le XVI siècle, pendant lequel se sont produits les grands voyages et découvertes qui ont aménè à la découverte de l'Amérique, à faire le tour de l'Afrique et à arriver jusqu'au sud de l'Asie. Le rôle que l'Espagne et le Portugal y ont joué a ètè essentiel dans le postérieur développement de la science occidentale.

LA GEOGRAPHIA DE PTOLOMEO Y LOS PRIMEROS MAPAS DE ESPAÑA

Agustín Hernando

LA IMPORTANCIA DEL TEMA

Desde los primeros historiadores de la *Geographia,* la obra de Ptolomeo figura entre las aportaciones más destacadas de nuestro legado histórico. Todos le han concedido un gran protagonismo, como factor transformador de la visión del mundo a lo largo del Renacimiento, y por ello, han tributado merecidos elogios al autor y la obra. Las vicisitudes que atraviesa esta obra, resumen plenamente la crónica renovadora de la mutación que experimenta en Occidente, la concepción heredada y la que poco a poco se va abriendo paso como resultado de los nuevos descubrimientos. Para algunos países europeos, esta obra posee un valor añadido: contiene los mapas más antiguos conservados de su territorio. Entre ellos figura siempre la Península Ibérica o Hispania, la imagen heredada del tiempo de Ptolomeo, siglo II, y la más moderna y actualizada, o visión que corresponde al siglo XV.

Las más antiguas obras manuscritas de la *Geographia* que insertan mapas actualizados, mediados del siglo XV, ya incorporan el de España. Esta tradición continuará a partir del momento en que se imprima y estampen sus mapas. Las sucesivas ediciones contendrán siempre el correspondiente mapa o *Tabula Nova* de nuestro país.

Aunque todavía existen esperanzas, no se ha encontrado inserto en los innumerables códices precedentes de nuestro rico pasado medieval y custodiados en los archivos, ningún mapa que ilustre, aunque sea de forma sencilla o ingenua, el territorio peninsular o parte de él. Sólo disponemos de las ya conocidas cartas náuticas, de extraordinaria belleza e interés en la historia de la cartografía medieval, pero que desgraciadamente apenas aportan datos referidos al interior de España.

La importancia concedida a la aparición en occidente de este legado clásico, está plenamente justificada. Además de su propia

información, muy superior a la disponible en esos momentos, sirvió de estímulo al inicio de una etapa nueva, basada en las observaciones astronómicar, para fijar la posición de cualquier punto y así componer cartas más precisas. Su parte gráfica o atlas, revela la imagen del mundo tal como se conocía a comienzos de la era cristiana. Por su exactitud y perfección, esta imagen contrasta de forma acusada con las concepciones reflejadas en los códices medievales, como son nuestros Beatos. Igualmente, su difusión sirvió de acicate a estudiosos y viajeros para emprender nuevas aventuras intelectuales –esfericidad de la Tierra, forma de Africa, antípodas– y prácticas –la ruta del Oeste iniciada por Colón–. Todo ello explica claramente el extraordinario fervor despertado por la personalidad de su autor, la fascinación que provocó entre los que tuvieron la dicha de contemplar los primeros manuscritos y su rápida propagación, acrecentada desde el momento en que aparece la imprenta y comienza a estamparse. Existe unanimidad en tributar a la *Geographia* y a su autor, Ptolomeo, la admiración que siempre ha tenido y la de ser la figura más influyente en el desarrollo de nuestra ciencia.

El presente trabajo pretende dar a conocer los mapas de España insertos en la *Geographia,* y que constituyen, como ya hemos apuntado, y hasta que no dispongamos de otros testimonios más antiguos, las primeras representaciones cartográficas del territorio peninsular. Nuestro interés se dirige a las imágenes nuevas, actualizadoras de la heredada del siglo II. Durante toda una centuria serán las únicas disponibles. Desde mediados del siglo XVI, estos mapas serán desplazados por los escasos ejemplos conocidos, estampados como exentos y de carácter mural. Y más adelante, desde 1570, por la aparición de los atlas, como el célebre *Theatrum Orbis Terrarum.*

Tras exponer los escasos datos disponibles de su autor y el clima intelectual que posibilitó su confección, analizamos la obra, tanto su texto como la parte gráfica, para pasar a enumerar las sucesivas ediciones y las características más destacadas del mapa de España que contienen. Este inventario genera asimismo cuestiones que deberán ser objetos de investigación en trabajos venideros.

PTOLOMEO Y SU OBRA GEOGRÁFICA

La personalidad de Claudio Ptolomeo

Escasos son los datos fiables que nos desvelen la personalidad de este autor. Como en numerosas ocasiones, es la casualidad la que

ha concurrido a conocer la obra de este geógrafo en Occidente. Otros muchos autores y obras clásicas no tuvieron igual suerte, y sólo las conocemos a través de su crítica en códices de otros escritores. El caso más notable lo constituye Marino de Tiro y su mapa del mundo, que para algunos es el germen justificativo de la obra de Ptolomeo.

Existe acuerdo en ensalzar la personalidad de Ptolomeo por su contribución a diversos campos del conocimiento, desde la astronomía, a la música, pasando por la óptica y la cartografía. Se desconoce su lugar de nacimiento y origen. Sólo se desprende por su obra más conocida a lo largo de la Edad Media, *Almagesto,* la sintaxis matemática o astronómica, que vivió en el siglo segundo de nuestra era, ya que en Egipto las observaciones por él recogidas en torno a la primera mitad de ese siglo. Dichas observaciones las realiza en las proximidades de Alejandría, aunque también en este punto existen discrepancias. De ahí que se le asocie con Alejandría y su vida en torno a los años 90 y 168 de nuestra era cristiana.

Su presencia en Alejandría y durante estos años, le permitiría beneficiarse del buen momento político, económico y cultural que vivía la ciudad. A su vez tendría acceso a los ricos fondos geográficos existen en manos de ricos comerciantes y delegados políticos de esta ciudad, así como en su célebre biblioteca. Conviene recordar que ciudades convertidas en núcleos polarizadores de emporio comercial, con sus caravanas y conocimiento de las rutas, constituyen los lugares idóneos para el desarrollo de ideas geográficas que faciliten y ayuden a estimular este comercio. La Historia de la Cartografía está jalonada de ejemplos tan significativos como Amberes, Sevilla y otras muchas ciudades que se convierten en núcleos en los que se debaten las aportaciones del momento, e impulsan la apertura de nuevas rutas comerciales, superando obstáculos de todo tipo. El rico legado cultural depositado en esta célebre biblioteca, y el favorable contexto político que Roma brindaba en ese momento, ayudan a este autor a escribir una obra que tanta trascendencia ha tenido en nuestra historia. Su propagación será semejante a la que experimentaron otras ideas religiosas y científicas, y si la Geografía de Estrabón es el máximo legado de información geográfica que recoge ese largo pasado, la obra de Ptolomeo será la que se convierta en el germen de la cartografía que fructificará bastantes siglos después.

Por sus numerosos trabajos y los elogios tributados por otros autores posteriores, se sabe que fue una persona excepcional,

dotada de una claridad de mente que le permitió contribuir a campos tan alejados entre sí. Rigurosa y ordenada, como se desprende de sus observaciones mantenidas a lo largo de varias décadas, resalta por su gran capacidad expositiva para criticar las aportaciones de sus fuentes, depurándolas, así como su talento divulgador, exponiendo de manera clara y sencilla sus puntos de vista.

Frente a esta ferviente veneración por su persona, también se han alzado críticas que ven en él, el autor que plagia y se beneficia de las aportaciones precedentes de otros autores que han quedado en el olvido, como el propio Marino de Tiro. La glorificación de su obra habría que trasladarla a la multitud de autores y aportaciones sobre las que éste construye su obra. Su magnitud quedaría reducida a ser mero sintetizador del caudal de conocimientos existentes en la biblioteca de Alejandría. El paso del tiempo ha querido destacar esta contribución y olvidar las de sus fuentes.

Sea como fuera, desde las obras de la Alta Edad Media cristiana y el mundo árabe, la figura de Ptolomeo ha sido objeto de gran reconocimiento por lo que su leyenda blanca, elogiando su obra, ha superado con creces la de sus detractores.

Su «Geographia»

De todos sus trabajos bibliográficos del campo de la astronomía, matemáticas, armonía, óptica y geografía, hay que destacar dos obras, su *Almagesto* y la *Geographia* o Atlas del Mundo. La primera es la más importante de todas sus aportaciones. Es un compendio astronómico y recoge las observaciones de astrónomos precedentes. Aquí es donde se revelan algunas concepciones, como es su geocentrismo que tanta trascendencia tuvo, así como la presentación de las regiones que cubren la bóveda celeste y los instrumentos astronómicos existentes para poder determinar la posición de los diferentes puntos del ecúmene. Esta obra es la que le dotó de gran prestigio en los siglos siguientes, siendo traducida al árabe y difundida después en Occidente. En ella nos anuncia la aparición de otro trabajo dedicado a plasma gráficamente la imagen del mundo.

Su *Geographia,* tal como nos ha llegado a nosotros, se compone de una serie de instrucciones de carácter cartográfico, la determinación con sus correspondientes coordenadas de algo más de 8.000 puntos del orbe, y una colección de mapas del ecúmene y de las áreas conocidas en ese momento.

El título, *Geographia,* que es como se la conoce, responde a la idea preexistente de plasmación gráfica de la superficie terrestre. Como otros autores, Ptolomeo concibe el proyecto de elaborar una imagen, lo más perfecta posible de las tierras conocidas. El primer traductor d'Angelo, sin explicación, aunque quizás por falta de familiarización con el término geografía, lo traduce por *Cosmografía,* que es como se divulga al comienzo. Con posterioridad, se corrige y una vez consolidada su fama, y también su nombre, autores como Münster asignan el nombre Geografía a la edición de la obra del autor alejandrino, y usan el otro, Cosmografía, para su trabajo de presentación de los diferentes países del mundo, de forma literaria y gráfica, consistente en lo que hoy concebimos como geografía. Otros estudiosos ven, en su título y concepción, el proyecto que llevará a cabo después el célebre Mercator para una colección de mapas: Atlas o imagen del mundo. A su vez, por la importancia que en su primer libro concede a la manera de elaborar esta imagen gráfica, existen críticos que ven en la obra, un verdadero tratado cartográfico, la primera cartografía de que se tiene noticia.

Eclipsada por la importancia de su aportación al campo de la astronomía, parece ser que se tradujo y difundió tardíamente entre la cultura árabe, y no gozó del mismo reconocimiento. De ahí que fuera a través de manuscritos griegos como penetró y se dio a conocer en occidente.

El útil inventario, aunque incompleto, de los manuscritos heredados que llevó a cabo Fischer en 1932, nos da a conocer la existencia de 56 códices, la mayor parte en latín, aunque se dispone de algunos en griego y uno en árabe. Su análisis ha permitido identificar dos redacciones o modelos. El uno, conocido como redacción A, es el más difundido y se compone del célebre mapa mundi y 26 mapas regionales. La otra redacción, la B, la integran un mapa mundi y 64 pequeños mapas.

La importancia de esta obra ha llevado a los estudiosos a formular multitud de cuestiones y plantear sus correspondientes hipótesis. Sin duda la más importante es la relativa a si la obra fue escrita de la misma manera que nos ha llegado, o si por el contrario, fue modificada en los siglos posteriores. Esta sospecha atañe tanto a sus datos como a los mapas. El descubrimiento el pasado siglo de un manuscrito griego con una antigüedad determinada en torno al siglo doce, reafirmó la postura de aquellos partidarios de su no evolución, ya que, al menos a lo largo de estos

últimos siglos, conservaba la misma imagen y características de la mayor parte de los códices correspondientes al siglo XV.

Cinco personas son los artífices y protagonistas de su difusión en Italia. En primer lugar hay que destacar la figura de Palla degli Strozzi (1.370 - 1.462), florentino culto y mecenas gracias al cual el humanista bizantino Manuel Chrysoloras (+ 1.415) fue a Florencia a enseñar griego, siendo uno de los fundadores del humanismo griego en Occidente. El sería el máximo responsable de la difusión en la Florencia culta de gran número de obras de la Grecia clásica. Uno de sus discípulos, sin duda el más célebre de los protagonistas vinculados a la obra de Ptolomeo, es Giacomo d'Angelo da Scarperia (+ post. 1.410), a quien se debe la primera traducción al latín. En su versión también contribuyó el propio maestro.

A los citados hay que añadir la figura de dos artistas responsables de su traducción gráfica. El primero es Francesco Lapaccino, artista florentino, miniaturista encargado de la copia de los mapas del códice griego, y Domenico di Leonardo di Boninsegni, otro artista florentino responsable de la versión al latín de los topónimos y texto de los mapas, ayudando igualmente a su diseño. D'Angelo finaliza su traducción latina en 1.406 y luego los otros dos artistas hacen lo mismo con su parte gráfica.

A partir de este momento la multiplicación de las copias es un fenómeno paralelo al de otros monumentos bibliográficos legados del pasado clásico, pero acrecentado en este caso por el interés que despierta la determinación de gran número de ciudades y lugares de la tierra, y sobre todo, por su atlas o colección de mapas que la acompaña. El éxito con que se acoge esta obra, como se desprende del número de códices y ediciones impresas posteriores, sólo es explicable si se comprende la imagen del mundo difundida por las obras de la Baja Edad Media y el gran impacto que tuvo que producir la observación de esta colección de mapas. Su demanda fue incesante y la propagación a todos los países de Europa occidental, inmediata. Fueron los estudiosos los que tras la reacción positiva de nobles, gobernantes, clero dirigente, como los propios papas, y comerciantes, los que comenzaron a diseccionarla y explotar todas sus posibilidades.

Parte literaria: El contenido de sus capítulos o libros

La primera parte de su trabajo, la literaria, se compone de ocho libros, que es como se denominaban, correspondientes a lo que hoy

consideramos en torno a la geografía o cartografía. El resto de sus libros acoge la enumeración de las coordenadas correspondientes a unos 8.200 lugares del mundo conocido entonces, ordenadas atendiendo a la división administrativa del orbe en la época romana en que vivió. De las dos partes, exposición conceptual y coordenadas geográficas, la primera, sin duda la más importante, se halla en el primer libro, compuesto a su vez de veinticuatro capítulos o apartados.

Comienzo con algo que ha constituido un tópico: la definición de geografía y su diferenciación de la corografía. Para Ptolomeo, el objeto de la Geografía es la representación gráfica del mundo y de los fenómenos existentes sobre su superficie. El mundo para él se reduce el ecúmene o mundo habitado. Junto a esta definición nos da la de corografía, consistente en el tratamiento exhaustivo de los diferentes fenómenos correspondientes a un área o porción del ecúmene. Estas definiciones son reproducidas con gran fidelidad por los geógrafos del Renacimiento, a las que añaden, las de cosmografía y topografía. Incluso algunos como Apiano, llegan a plasmarlas gráficamente con la imagen de una cabeza, objeto de estudio de la geografía, y una de sus partes, la oreja, objeto de estudio de la corografía. No solamente destaca la escala como referencia entre esta dos aproximaciones, sino que añade que son los datos que se requieren en una y otra para su realización. Si las matemáticas y conocimientos astronómicos son requeridos para componer y exponer la geografía, sensibilidad artística exige la corografía para captar y expresar las peculiaridades de esa porción del territorio. Su inclinación por la primera le lleva a abandonar en la Astronomía y discutir los procedimientos que se requieren para fijar la posición de los diferentes puntos del ecúmene. Critica los datos aportados por autores precedentes alabando unos y rechazando los cálculos de otros. Hiparco, Posidonio son algunas de sus fuentes elogiadas. Junto a los datos brindados por los astrónomos, también los itinerarios de viajeros permiten la posibilidad de alcanzar mediciones precisas, y se convierten en otra fuente, aunque de menor fiabilidad, para dibujar el mapa del mundo.

Además de la fiabilidad de las fuentes, también se interesa por los conceptos teóricos más elementales sobre los que se ha fundamentado la geografía y cartografía posteriores: la localización absoluta de los lugares, las distancias que los separa y la dirección para poder conocer su posición relativa. A ello hay que añadir los marcos de referencia, como paralelos, climas y meridianos. Destaca de sus reflexiones el procedimiento cartográfico de las proyecciones, que

permite representar la superficie esférica terrestre, en una plana con el menor número de distorsiones o defectos posibles.

El geógrafo precedente en el que fundamenta su trabajo y a la vez con quien manifiesta abiertamente disconformidad con sus mapas, es Marino de Tiro. Lo único que se conoce de él, es lo aportado por Ptolomeo. No nos ha llegado ningún otro dato ni de su vida ni de su obra. Parece que nació unas décadas antes que él, desarrollando su obra en esta ciudad fenicia del Mediterráneo, en torno a los años 70 y 130 de nuestra era. Para algunos autores es Marino quien debe recibir las alabanzas prodigadas a Ptolomeo, ya que su obra sería igual a la de este autor, con el añadido de haberla precedido.

Ptolomeo examina rigurosamente su obra y mapa, sin duda, la mejor aportación disponible en ese momento, criticando algunos de sus extremos, y elogiando otros muchos. Rectifica su mapa del mundo, precisando la localización de ciertos puntos, gracias a la importancia que Ptolomeo concede a los climas o bandas paralelas, que en función de la duración de los días más largos del año, nos permite reconocer la ubicación mejor de los mismos. Igualmente se muestra disconforme con la extensión del ecúmene ensanchándolo, gracias al número de estadios que asigna al mismo, asociándose con las medidas dadas por Posidonio y alejándose de las ofrecidas por Eratóstenes e Hiparco. La otra crítica que realiza se refiere a la proyección plana o rectangular equidistante, que Ptolomeo sólo aprueba para representar pequeñas áreas, pero que considera errónea para grandes superficies, ya que debido a la esfericidad de la Tierra, la distorsión es importante. Mercator resolverá parcialmente esta crítica.

En el trabajo de Ptolomeo se señalan cuatro tipos de proyecciones. La plana, ortográfica o cilíndrica aproximadamente; la cónica simple en la que los meridianos son líneas rectas y los paralelos arcos; esta misma, modificada, en la que los meridianos experimentan una curvatura; y finalmente, una denominada estereográfica que la obra recoge gráficamente en una ilustración ingeniosa. Como se verá, la cilíndrica y cónica modificada han sido las más usadas en la representación de los diferentes lugares, plasmada en su parte gráfica. Algunas ediciones trazan el mapa mundi mediante la proyección cónica simple, y jamás se llega a aplicar la estereográfica. El tema de las proyecciones será un aspecto que acaparará el interés de los geógrafos del siglo XVI a medida que se van incorporando al mapa del mundo conocido las nuevas tierras descubiertas, así como solucionar el problema que representa el pasar de navegar por el Mediterráneo a hacerlo por el Atlántico.

El resto de sus libros o capítulos, constituyen un conjunto de datos referente a la posición de numerosos lugares conocidos. La relación se inicia por el Noroeste europeo, con las Islas Británicas, a la que sigue la representación de las tres provincias en que la administración romana dividía la Península Ibérica: Bética (Libro II cap. III), Lusitania (cap. V) y Tarraconense (cap. VI). Para las ciudades y otros puntos importantes como desembocaduras, cabos o montañas, se asigna en primer lugar la longitud considerada desde el meridiano de origen situado en las Islas Canarias, a la que sigue la latitud expresada en horas y minutos. Diferentes comentaristas y depuradores del texto, como nuestro Miguel Servet, traducen el nombre latino o griego correspondiente a la época de Ptolomeo, por el topónimo o denominación actual. Finaliza este conjunto de tablas, con los datos correspondientes a la Isla Taprobana, último mapa igualmente de su atlas, situado en el extremo Suroriental del mundo entonces conocido.

Parte gráfica: Su atlas.

A la porción literaria y numérica descrita con anterioridad, siguen 27 mapas que forman realmente el primer ejemplo que tenemos de lo que actualmente conocemos como un verdadero atlas. El orden con que los presenta: Mundo, países o regiones de Europa, Africa y Asia; su dibujo con la misma orientación, figurando el norte en la parte superior; así como otros convencionalismos a los que recurre, como la proyección, graduación, coordenadas y simbología para expresar información geográfica, están hoy día presentes en cualquier colección de mapas.

La sospecha de si el original incluyó o no mapas, ha suscitado entre los estudiosos alguna polémica y los ha dividido. Por lo que vamos señalando, se desprende su posibilidad. Es factible trasladar los datos numéricos contenidos referentes a la posición de los puntos del ecúmene, a un plano. Posteriormente, gracias a las noticias de viajeros, así como de información extraída de las propias geografías, unir y trazar líneas de costa, ríos y cadenas montañosas. También se alude a que dispuso del mapa de Marino de Tiro y otros prestados por la administración romana. Bunbury, Fischer, Cortesao y otros muchos serían partidarios de esta opinión. El problema se plantea ante la firma que figura en un mapa mundi, que es la de Agathodoemon, posible autor de todos los mapas manuscritos. Esta firma podría corresponder al nombre del artista o dibujante encargado de plasmar gráficamente tales mapas. En

este caso la figura del copista se agiganta hasta convertirse en autor y persona que concibe su traducción iconográfica o semiótica. Para nosotros es pura anécdota.

Asociada a esta idea, está también la de su puesta al día o modificación del perfil del mundo, a la vista de nuevos datos, como sucedía en nuestro Padrón General. Esta hipótesis es algo difícil de despejar, ya que sólo si se descubriera un manuscrio con mapas dibujados en alguno de los siglos precedentes, se podría demostrar. Aquellos manuscritos que fueron usados regularmente es posible que experimentarán esta corrección, como nosotros hacemos con los errores que detectamos hoy día en obras escritas. Recuérdese que su lugado se pierde en el transcurso de la Edad Media, y no parece que fuera una obra de consulta frecuente por árabes y cristianos. De ahí que la obra, como todo trabajo importante, levante y esté acompañada de las controversias que hemos ido señalando.

Se inicia la antología o colección sistemática de cartas, con el mapa del mundo conocido, desde el mar occidental que baña las costas de Europa y Africa, a la parte entonces conocida del extremo oriental de Asia. Se da la circunstancia que no finaliza en su costa, dejando abierta la posibilidad de ubicar otros pueblos, entre los que cita y el mar. Destierra la idea precedente, onfálica, que concebía al ecúmene como una isla situada en medio del mar Océano. La extensión del mundo conocido ocupa 180 grados, es decir la mitad del orbe. Gracias al número de estadios que asigna a sus grados, reduce acusadamente dicha extensión. Posteriormente, a medida que se van incorporando en la mente de estudiosos y críticos del Mediterráneo, nuevos pueblos e islas a esta parte oriental, gracias por ejemplo a Marco Polo, se produce un acercamiento a Occidente, y estimulan a emprender un viaje siguiendo un recorrido recto hacia el Oeste, como sucedió con Colón. A pesar de sus defectos, el mapa del mundo será una revelación seductora y a la vez muy evocadora, para los eruditos occidentales.

Los límites norte y sur del ecúmene, están marcados por el paralelo correspondinete a la mítica isla de Thule, aproximadamente situada a unos 60 grados boreales, y el paralelo simétrico, al sur del ecuador, a la ciudad de Meroe, a unos 15 grados de latitud austral.

La contemplación de esta imagen del mundo, desata multitud de preguntas e hipótesis. Su pormenorizado análisis ha sido objeto de numerosas observaciones. Entre las más osadas hay que señalar la

que se desprende de la unión de la parte meridional de Africa con el extremo suroriental de Asia, que algunos creen ver la alusión al continente meridional. Otros, en las tierras localizadas al este del Sinus Magnus, una porción occidental de América del Sur, la costa situada entre Chile y Perú. Rasgos como, la desmesurada extensión del Mediterráneo, la representación del Océano Indico como mar cerrado, la orientación de cadenas montañosas como los Pirineos, la forma de lagos como el Caspio, el perfil de costas como Escocia, distorsiones asignadas a países y regiones, han sido ya objeto de análisis y comentario por numerosos estudiosos. Sólo nos queda sugerir que, evidentemente, esta imagen del mundo difiere de manera muy acusada a la transmitida por Estrabón y Eratóstenes, y reflexionar acerca de qué hubiera sucedido, si en lugar de conservarse y difundirse la visión del mundo de Ptolomeo, hubiera llegado la de cualquiera de estos autores.

A este mapa del mundo le secundan diez mapas que corresponden a las regiones europeas conocidas del momento. En primer lugar y siguiendo el orden ya expuesto en el texto, las Islas Británicas. Le sigue la carta dedicada a la Península Ibérica o *Tabola Seconda d'Europa* como expresa el título de las traducciones italianos del siglo XV. Su presentación iconográfica es la que queda fijada o fosilizada en las diferentes obras manuscritas e impresas de la obra, y es la imagen correspondiente al siglo II de nuestra era. La distorsión del perfil o contorno costero que circunda la península, el trazado y recorrido de los ríos más importantes, orientación de cadenas montañosas como los Pirineos y sus apéndices, inexactas posiciones para las ciudades y destacados errores, como la prolongación del Sacro Promontorio, como el punto más occidental de la península, son los rasgos más destacados y fácilmente perceptibles. Que sepamos, un estudio pormenorizado de esta carta, no ha sido realizado hasta la fecha, que nos revele aciertos y errores en los datos que usó Ptolomeo.

Tras los mapas de las regiones de Europa, se sitúan los dedicados a Africa. Son cuatro. Los tres primeros representan las áreas que constituyen la costa noroccidental del continente, desde «Mauritania» (parte del actual Marruecos) hasta Egipto. Les sigue una cuarta en que figura todo el mundo conocido del continente africano, limitada en su parte meridional por la «Etiopía Inferior». Hay que destacar la idea de la presencia de otras tierras al sur del Trópico de Capricornio.

Asia está representada por el mayor número de cartas. La actual

Turquía constituye la «*Prima Asiae Tabula*», siendo Taprobana la «*Duodecima et ultima Asiae tubula*». Las costas del Mediterráneo oriental, Arabia, la India en sus diversas partes, hasta Serica en el norte y Siranun en el sur, ambas en el extremo más oriental de Asia, son sucesivamente representadas en sus mapas.

Como hemos señalado anteriormente, Ptolomeo recomienda la proyección cónica modificada, por mejor ajustarse a la imagen representada. Sin embargo, predomina en sus mapas la tan denostada por él, la sugerida por Marinus: la plana, ortográfica o cilíndrica equidistante. Los mapas suelen incorporar en los márgenes la graduación correspondiente a las diferentes coordenadas longitudinales, así como los climas a que corresponde la latitud expresada; durante tiempo persistieron ambas formas de representar la posición.

La antología o recopilación de veintisiete mapas forman el modelo prototipo de atlas, que siglos posteriores inspirará a otros cartógrafos. El germen fructificará, aunque con bastantes siglos de demora. Algunos estudiosos otorgan la paternidad de la idea, lógicamente a la parte gráfica que acompaña a la obra de Ptolomeo.

La irrupción en Occidente de estos mapas y su confrontación con perfiles más exactos, procedentes de cartas náuticas u otras fuentes disponibles, sugirió la necesidad de su corrección a medida que se poseían datos que confirmaban su yerro. De ahí que algunos de los manuscritos producidos en la segunda mitad del siglo XV incorporen ya nuevos mapas con la imagen contemporánea, algo alejada de la postulada por Ptolomeo. La Península Ibérica es precisamente una de las que aparecen primeramente, junto a Italia, Francia y Tierra Santa. Otros mapas se irán incorporando posteriormente, sobre todo a partir de su difusión por la imprenta. El resultado es la paulatina formación de un verdadero atlas contemporáneo, que se suele colocar tras la carta correspondiente o después de toda la obra ptolemaica. El prestigio que revestía a la obra de Ptolomeo, hace que durante sus repetidas impresiones se respete la unidad de la obra, texto y atlas. En los primeros años se incorporan de forma cautelosa los mapas señalados. Luego como apéndice, se agregan los mapas nuevos y en su dorso una descripción literaria actualizada. Esta explotación y abuso de la obra de Ptolomeo, enojó de tal manera a Mercator, que quiso homenajear al maestro con el dibujo de una nueva edición, que estampará en 1578 exaltando su labor cartográfica, limitándola al pasado y sin mezclarla con las aportaciones nuevas que relegó para su gran proyecto de Atlas o imagen actualizada del mundo, y que desgraciadamente no llegó a concluir.

La primera edición con la estampación de sus mapas, se produjo en 1.477 en Bolonia. No incorpora mapas nuevos. Es en 1.482 cuando aparecen dos nuevas ediciones con la inserción de mapas modernos. A partir de esta fecha se van sucediendo ediciones que añaden tales mapas. De las siguientes, destacan dos ediciones. La primera es la promovida por Walsemüller que vio la luz definitivamente en 1.513. La otra es la editada por Sebastián Münster que incorpora igualmente una colección numerosa de mapas nuevos. La idea es seguida posteriormente por otros autores que llegan, como ya se ha señalado, a publicar una segunda parte perfectamente diferenciada. Resulta curioso el intento conciliador de Bernardo Silvanus Ebolensis, con la edición en 1.511 de la obra de Ptolomeo. Su atlas está configurado por mapas cuyo perfil está inspirado en las nuevas noticias, es decir el mapa nuevo, pero en su interior figuran los datos correspondientes a la obra del maestro. Es un esfuerzo que no fructifica ni tiene continuadores, sintetizar de esta manera ambas tradiciones, ya que la edición de 1.513 publicada dos años después, es la que desplaza y eclipsa a la anterior. Esta última experimenta cinco nuevas ediciones, las dos últimas de las cuales lo son por iniciativa de Miguel Servet (1.535 y 1.541).

Los incesantes viajes de exploración y nuevos descubrimientos emprendidos por españoles y portugueses a los que seguirán los de otros países, van modificando año tras la configuración del mundo. Las noticias de las exploraciones comunicadas tras el viaje de retorno a casa, son recogidas y plasmadas en nuevos mapas, y éstos, difundidos a pesar de los múltiples obstáculos que los gobernantes imponen para su mantenimiento en secreto. Los editores de la obra ptolemaica, conscientes del interés del público por las últimas noticias, van incorporando mapas modernos del mundo, que dan idea de la intuición y especulación de los cartógrafos, el acceso a las fuentes españolas y portuguesas, así como la rápida propagación de las noticias escritas en sus manuscritos inspiradores.

Las ediciones de la *Geographia* de Ptolomeo, publicadas a lo largo del siglo XVI, se convierten en notario y testigo de excepción de los nuevos descubrimientos. Sucesivas ediciones se hacen eco de las nuevas tierras divisadas, así como de la confirmación o rechazo de ciertas hipótesis sostenidas por los estudiosos y exploradores. La nueva forma de Africa testimonia el recorrido de exploración de los viajeros portugueses. La paulatina configuración de las antípodas del Oeste, América, van haciéndose hueco entre el escaso espacio que los primeros mapas le dejan, entre Europa y Asia. Incluso durante un tiempo, aferrándose a las ideas de la época precedente

sostenidas por Colón, y al no disponer de espacio suficiente, se creían parte de Asia. Las antípodas del Sur o gran continente meridional estará presente todavía bastantes siglos. No obstante se había abierto el Océano Indico y confirmado la hipótesis de la multitud de islas existentes en esta porción del mapa, como ya sugiriera marco Polo. El extremo boreal, superando enormes dificultades va igualmente configurándose. Será otra asignatura pendiente, la confirmación de los pasos por el Noreste y Noroeste. El interior de los continentes tardaría todavía más en irse desvelando. Africa como se sabe, lo fue a lo largo del pasado siglo.

A los mapas del mundo y los nuevos descubrimientos, los más atractivos de momento, siguen los primeros dedicados a otros países que ya figuraban en la obra de Ptolomeo como las Islas Británicas, así como los demás mapas regionales que ya habían aparecido en los códices manuscritos, de la obra ptolemaica. Es el caso de España. Resulta interesante ver por primera vez la imagen impresa de multitud de regiones nuevas, tanto de Europa, como del resto del mundo.

Si tomamos como ejemplo la edición de 1.513, el suplemento de mapas modernos incluye veinte cartas claramente diferenciadas de la anteriores. La primera, denominada *Hydrographia* o también carta marina, por oposición a las que representan continentes o su interior, presenta la antigua concepción del mundo, es decir, rodeado de mares. Se halla dibujada usando la conocida red de araña medieval o red de rumbos, con centro u ombligo situado al sur del Mar Rojo. En el extremo occidental del mapa, figuran tierras recientemente descubiertas del continente americano, aunque aquí no consta este nombre, que curiosamente había bautizado este autor pocos años antes, a esta tierra recientemente descubierta. Le siguen diez cartas particulares o regionales de Europa. Sorprendentemente figura en primer lugar una denominada Océano Occidental, también Tierra nueva. Aquí aparecen islas fantásticas del Atlántico, así como las islas y tierras descubiertas por Colón al servicio de la corona castellana, como así consta en el mapa. La importancia de las fuentes portuguesas, además de las españolas, es patente en el dibujo de la costa de Brasil y en la toponimia. A este mapa le siguen los correspondientes a las Islas Británicas, España y Portugal, Francia y Alemania. Después presenta los países de Europa oriental como Hungría, Polonia, Rusia y Prusia. A continuación figura otra dedicada a los países escandinavos, secundada por otras de países de la Europa mediterránea con dos correspondientes a Italia bastante semejantes entre sí, y finaliza con el mapa de Grecia.

Dos cartas, citando su procedencia portuguesa, ilustran los descubrimientos que revelan el nuevo perfil de Africa. La primera corresponde a su parte septentrional, que a modo de carta náutica, está festoneada por multitud de nombres correspondientes a cabos, ríos y demás accidentes dignos de destacar. Su interior está prácticamente vacío de información. Hay algunas alusiones a los productos del comercio de caravanas, la naturaleza desértica de la zona, y fauna espectacular como elefantes y leones. También figura la repartición al azar de montañas y cursos de agua. La parte meridional de Africa está representada de la misma manera, con los famosos Montes Luna como fuentes del Nilo, y la leyenda de que esta parte era desconocida para los antiguos (Hec pars Aphrice Antiquioribus mansit incognita).

Asia está representada por tres cartas más. La primera es la correspondiente a Turquía o Asia Menor. La siguiente está dedicada a Tierra Santa que ya había aparecido en ediciones anteriores. Y finalmente la *Tabula Moderna Indiae,* en la que de manera muy primitiva y anclada en la tradición ptolemaica se representa el contorno de la costa que va desde el Golfo Pérsico hasta la parte oriental de China, con las dos penínsulas de la India y Indonesia bastante deformadas. La isla de Taprobana ha sido desplazada hacia el sureste ocupando la actual Sumatra. En su lugar Ceilán o Sri Lanka figura sin nombre y con un tamaño bastante inferior. El interior está totalmente vacío de leyendas, montañas, ciudades o nombres alusivos a pueblos. Sólo el topónimo ptolemaico India Intra Gangen llena el continente.

Las cuatro y últimas cartas que siguen son de gran interés, por corresponder a porciones del continente europeo que no habían merecido la atención de Ptolomeo, es decir, situadas al norte del área de cultura latina. En el caso de la carta que exhibe gran cantidad de datos correspondiente a Suiza. Está seguida de otra, mucho menos densa de información, de la cuenca superior del Rin y áreas colindantes, como la Selva Negra. A ésta, le sigue otra correspondiente a Creta, y finalmente, se encuentra la más espectacular, estampada en varios colores y decorada con numerosos escudos en su orla, representando a «Lotharingia vastum Regnum» (Lorena y valle del Mosela y Saar). Curiosamente estas cuatro cartas llevan por título en el índice, el de *Chrorographia.* Conviene recordar que para encontrar cartas parciales de España, hay que esperar a finales de siglo. Son prueba inequívoca de la pujanza que los estudios geográficos tenían al Norte de los Alpes.

Códices y mapas modernos de España: El origen del mapa de España

Por sorprendente que pueda parecer, el tema del origen del mapa de España no ha despertado la curiosidad de los estudiosos, ni generado investigaciones de autores españoles. En la bibliografía disponibles, desde finales del pasado siglo, no hemos hallado citas dedicadas a indagar las raíces de nuestra cartografía, su naturaleza, valoración de la misma e influencia en mapas posteriores. Tampoco, entre nuestros ilustres colegas portugueses, a pesar de la ingente y extraordinaria producción brindada en todo este periodo, cuya magnitud es muy superior a la española.

Paradójicamente, diversos estudios extranjeros sí han consagrado su tiempo y prestado interés a descubrir, con mayor o menor fortuna, nuestras imágenes más antiguas y a sugerir su origen, describir someramente su contenido y detectar similitudes que puedan ayudar a esclarecer autorías y réplicas o filiaciones.

Cronológicamente, el primer autor que alude a la procedencia de nuestro mapa es Lelewel. Aunque sea de manera muy marginal. En su obra de historia de la geografía medieval, publicada a mediados del siglo XIX, se interesó por el tema. Sugiere una hipótesis acerca del origen de nuestras más antiguas cartas. Autores posteriores la recogerán. Según este autor de origen polaco, las primeras imágenes responderían a la fusión de las dos grandes fuentes informativas medievales: la cartografía náutica y los mapas precedentes de origen árabe, consagrados a describir su interior. Como si de una concepción se tratara, ambas serían las responsables de la existencia desde mediados del siglo XV de un mapa regional de la Península, que serviría de base a los artistas encargados de incorporar la nueva imagen de Hispania a la obra de Ptolomeo.

Lelewel no nos aporta pruebas. Tampoco investigaciones posteriores han avalado esta hipótesis. No existe semejanza entre el perfil de la Península exhibido por la obra ptolemaica, y el de las cartas náuticas contemporáneas. Estas últimas eran más perfectas y con mayor riqueza de toponimia. Tampoco se ha avanzado en el conocimiento de la cartografía árabe, ni se han exhumado mapas árabes de la Península, realizados por los continuadores del legado de Idrisi. Por todo ello, aunque no rechazamos esta sugerente idea, pensamos que la imagen van surgiendo como resultado de numerosas fuentes anteriores, entre las que hay que incluir, además de las citadas, otras fuentes literarias como los itinerarios, y la experiencia

en ir detectando errores en concepciones previas, y poco a poco, mejorándolas, con la adición de hechos físicos y urbanos, fruto por ejemplo, de campañas bélicas y desplazamientos de las tropas.

Medio siglo después, en 1899, y con escasa fortuna, el conservador de la Biblioteca Nacional de París, y estudioso de nuestra cartografía y de la obra de Tomás López, Gabriel Marcel, escribe un trabajo dedicado a apuntar y describir las primeras obras cartográficas de la Península. Limitado por la inexistencia de trabajos paralelos consagrados a otros países y la carencia de inventarios de códices y obras impresas, se lanza a comentar las fuentes disponibles, gracias a la riqueza de fondos custodiados en la espléndida biblioteca francesa y en otras de nuestro país, como la Biblioteca Nacional, la de la Academia de la Historia o la de El Escorial.

A pesar de todo su empeño, los resultados no son excesivamente fecundos y útiles. Fernández Duro (1899) realiza una extensa valoración de este trabajo, pero sin arrojar más luz al tema ni cuestionar sus datos y argumentaciones. El trabajo de Marcel fue traducido medio siglo después (1951) por García Fernández, y publicado en las páginas de *Estudios Geográficos*, carente de notas que avancen y marquen un progreso sobre la información precedente.

Paralelamente a todo este esfuerzo, durante la primera mitad de este siglo, otro destacado autor italiano emprende la monumenral y meritoria tarea de inventariar y dar a conocer los ricos fondos cartográficos custodiados en museos y archivos italianos, entre los que hay que destacar los correspondientes al Vaticano. Conviene recordar que Italia es la cuna de la cartografía europea teórica, en donde se traducen y difunden diversas obras clásicas de origen bizantino, y también sede de talleres que dibujan y confeccionan cartas náuticas con finalidad práctica, semejantes a las producidas en los centros existentes en el Reino de Aragón, como Mallorca. Roberto Almagia nos ha brindado diversos trabajos acompañados de ilustraciones, gracias a los cuales podemos descubrir los mapas que jalonan el devenir cartográfico español durante el intérvalo de su primera aparición, hasta el debilitamiento y ocaso de la obra de Ptolomeo, y surgimiento de otra cartografía impresa de carácter mural, diferente a la insertada en libros por la cantidad de información que contienen.

Su ayuda es imprescindible para acercarse y conocer los códices que contienen el mapa moderno de España y la fuente que inspiró los primeros mapas impresos y que posteriormente se irían reproduciendo con ligeras variantes, según autor y momento. (Véase el apéndice II).

Para Almagia, tres autores o fuentes son las existentes a mediados del siglo XV de cartografía española. Ellos a su vez, se inspirarían en una carta disponible, que no ha llegado hasta nosotros, y que sería la correspondiente a la imagen de España alcanzada o conseguida en el ocaso de la Edad Media. Por la toponimia que contiene, con toda seguridad, la fuente inspiradora era de origen español. Florencia es la sede en que se dibujaron todos estos mapas y en donde se copiaron los códices que han llegado hasta nosotros. Los responsables de ejecutar gráficamente esta imagen son Comminelli y Massajo, que trabajan conjuntamente, y dos autores de origen alemán instalados en Italia y responsables asimismo de otras célebres obras cartográficas: Henricus Martellus y Nicolaus Germanus. Aunque se aprecian diferencias entre todos ellos, no obstante, el conjunto de la imagen –perfil costero, toponimia y riqueza de datos geográficos e su interior– es bastante semejante, por lo que apunta la posibilidad de inspirarse todos en una sola fuente disponible, y que ésta experimentaría interpretación diferentes por dichos autores.

De todos los códices disponibles hoy día, el más antiguo que posee el mapa actualizado de España, es el existente en París, procedente de la biblioteca de Alfonso de Aragón, quien lo adquiere en 1456. Este es el dibujado por los artistas Ugo de Comminelli, miniaturista de Mezières (Francia) y el pintor florentino Pietro de Massajo. Copias de este códice son las inventariadas como Cod. Vat. Lat. 5699, finalizado en 1469, cuyo mapa reproduce Almagia (Monumenta Cartog. Vaticana Vol. I Tav. 49) y el de 1472, denominado Cod. Urb. Lat. 277, de cuyo códice existe un facsímil (Cartoteca del Institut Cartogràfic de Catalunya).

Otra de las fuentes, cuyo mapa de España exhibe algunas diferencias respecto al anterior, es el diseñado por Nicolaus Germanus, en torno a 1470, en Florencia igualmente. Este ilustre autor, de sólida formación cartográfica como se deduce de la introducción de ingeniosas variantes en el dibujo de los mapas, es quien basándose en la información cartográfica de Ptolomeo, expresada en el primer libro de la *Geographia*, elige la proyección cónica como la más apropiada para ilustrar los territorios regionales, y que únicamente se usa, dentro del conjunto de los veintisiete mapas que integran el atlas, en el primero o mapamundi. Por ello, en este códice aparece la Península Ibérica, dibujada en un marco de forma trapezoidal. Otro códice compuesto por él mismo, pero ejecutado con posterioridad, es el que sirvió de pauta a la edición de Ulm de 1482. En él, curiosamente, el mapa de España está diseñado siguiendo la proyección cilíndrica.

A pesar de las diferencias acusadas, y siempre según la opinión de Almagia, este mismo autor, Nicolaus Germanus es el responsable del códice Urb Lat. 273, contemporáneo del anterior –1482– que asimismo sirve de base a la edición florentina. Estas dos ediciones, Ulm y Florencia, que perpetúan en letra impresa la obra de Ptoloneo, son las primeras que llevan insertados mapas actualizados de diversos lugares entre los que figura la imagen inmortalizada en España (Francia, Italia y Palestina, además). Si nos ceñimos a los mapas de España existentes en ambas ediciones, su iconografía e información, acusan diferencias como para resultar difícil creer que proceden del mismo autor y fuente.

Finalmente, Almagia nos apunta la existencia de otro códice Magliabechiano XIII, 16, que corresponde a una copia tardía del siglo XV, debido a otro afamado cartógrafo alemán, instalado en Florencia y al que se deben destacados códices cartográficos de este periodo: Henricus Martellus Germanus. Su tamaño es superior a los anteriores, así como el número de mapas nuevos que lo acompañan. Almagia va más allá y señala que es copia servil de otros anteriores, el antecedente de los cuales sería el inspirador de los tres códices de Florencia aquí expuestos.

Además de los abundantes datos relativos a los códices enumerados, este incansable autor italiano, nos ha facilitado en sus obras, diferentes documentos gráficos que nos permiten hacernos idea del contenido informativo de los mapas de España. Perfil litoral, unidades orográficas, red fluvial, ilustración de alguna masa boscosa, unidades administrativas, ciudades y la correspondiente rotulación toponímica, constituye la principal aportación de esta imagen que reclama un análisis más pormenorizado, que no puede demorarse. Es esta imagen con ligeras variantes informativas, la que será congelada por el grabado y estampada en Florencia y Ulm, e inmortalizada y diseminada a partir de la imprenta.

Autores españoles interesados por este tema, como Carlos Sanz y Reparaz Ruiz, no han indagado en los mapas manuscritos y han dirigido su atención a otras fuentes contemporáneas o a los salidos de la imprenta. Que sepamos, ningún autor se ha remontado a los orígenes.

El mapa de España en las ediciones impresas

Si atravesamos el umbral que separa la cartografía manuscrita y

la impresa, nos encontramos en primer lugar con los mapas que se incorporan paulatinamente a las publicaciones de la *Geographia* de Ptolomeo a fines del siglo XV y a lo largo del siguiente. La aparición de conjuntos de mapas ordenados en Italia y Flandes –atlas–, en el último tercio del siglo XVI, marca el ocaso o crepúsculo de la cartografía ptolemaica que ha caracterizado este período, la que lleva insertada la obra de Ptolomeo.

Ya Vivien de Saint Martin, historiador del largo pasado de la ciencia geográfica, señala la importancia de la imprenta como factor impulsor y renovador de los conocimientos geográficos, y que hasta entonces se hallaban restringidos a una minoría. Junto a otras publicaciones de tipo geográfico, como las obras de Estrabón, Pomponio Melae, incluso, Isidoro de Sevilla, la *Geographia* de Ptolomeo se imprime, primeramente sin mapas, y luego, tras superar las dificultades que presenta el grabado en plancha de madera o cobre, se estampa con todos sus mapas, clásicos y nuevos.

El fervor que los estudiosos renacentistas tienen a esta obra, sólo es comprensible si se conocen las numerosas ediciones que tuvo, tras la difusión de la imprenta. El agotamiento de cada una de estas nuevas ediciones, prueba el interés despertado por la cultura geográfica de la antigüedad. A su vez, la publicación se acompaña de un conjunto de mapas que proporcionan una imagen del mundo inédita en occidente. El mundo tal como se concebía trece siglos antes, revelado en estos mapas adquiere una fuerza e interés, que sorprende hoy día. Recuérdese que esta imagen sirve de estímulo para impulsar a descubridores occidentales a buscar las ricas tierras orientales que Marco Polo había dado a conocer en el mundo mediterráneo.

Estos mismos descubrimientos van a ser los responsables de las modificaciones que experimentará el mapa del mundo y a la vez los que irán minando la confianza en el pasado y debilitando la autoridad de este autor clásico. Este ocaso es lento y se produce inexorablemente a lo largo de todo un siglo. El prestigioso de Ptolomeo se antepondrá a la imagen cartográfica prestada por los exploradores de los nuevos territorios, al comienzo aceptada con enormes dudas. Pero finalmente el conocimiento empírico, como prueba irrefutable, acabará imponiéndose. El homenaje que le tributa el insigne autor flamenco, Mercator, editando su obra y grabando sus mapas, cierra este periodo, y es la conclusión definitiva del valor como documento histórico, separándolo de las aportaciones contemporáneas, que como la suya, tendrán otro escaparate: el atlas o recopilación de mapas.

Ediciones destacadas de la obra de Ptolomeo

1477 [Sin título. Al final: Cosmographia Ptolemei]. Bolonia. Domenico de Lapis.

Aunque la primera edición de la *Geographia* de Ptolomeo se realiza en 1475, ésta no contiene mapas. De ahí que figure la estampada en Bolonia en primer lugar. Un error en la fecha de edición ha suscitado debates entre los estudiosos, creyéndose que corresponde a 1477. Contiene exclusivamente los 27 mapas de Ptolomeo. Parece ser que su autor es Taddeo Crivelli, iluminador al servicio del Duque del Este, en Ferrara, inspirándose en un códice realizado por Nicolaus Germanus en la década de 1460. Sus mapas no son de gran belleza ni poseen una estética admirable. Se imprimieron 500 copias y la obra no fue reimpresa ya que fue superada por una más atractiva publicada en Roma (1478). Acualmente se cree en la existencia debidamente contrastada de un fondo de unas cincuenta copias.

El único mapa de España inserto en esta obra, es el que corresponde a la figura típida brindada por Ptolomeo, que a partir de este momento se va a repetir en todas las ediciones. Perfil costero deformado, toponimia latina de la época, escasa información geográfica, y desplazamientos en la posición de las ciudades, son los rasgos dominantes que figuran ya en los códices manuscritos. Este mapa se reproducirá miméticamente en cada edición posterior. Sin embargo su estética o presentación va variando, principalmente en función de la personalidad artística que cada grabador imprime en su obra. Una de las más atractivas es la realizada por Mercator en 1578. Este que aquí comentamos e inserto en esta obra, posee el mérito de ser el primer mapa impreso de la Península Ibérica, y corresponde a la imagen del siglo II de nuestra era. En las siguientes ediciones aparecerá, pero no será objeto de comentario, debido a que es la imagen congelada de la Península. En adelante nuestro interés se dirigirá al mapa actualizado que se inserta.

1482: *Geographia* de Francesco Berlinghieri Fiorentino. Impreso en Firenze por Nicolo Tedescho.

Traducción al italiano, versificada, de la *Geographia* de Ptolomeo, tomada de la versión latina de Angelus.

La singularidad de esta edición es la anexión de cuatro mapas modernos impresos, los mismos que ya habían aparecido en códices anteriores. Hispania Novella es el título del mapa contemporáneo de la Península Ibérica. Junto con el de la edición que citamos a continuación, son los primeros mapas contemporáneos o modernos impresos, germen de la cartografía moderna.
La imagen del mapa de España está dibujada en una proyección cilíndrica, ha corregido el perfil litoral de la Península y el trazado del curso de algunos ríos. La información topográfica que contiene es todavía muy deficiente. La toponimia es actual y no solamente limitada a la costa, como han sugerido algunos autores, por la influencia de mapas náuticos. Es una imagen que va a variar escasamente a lo largo del próximo siglo en las ediciones de Ptolomeo.

1482: *Opus Domini Niolai Germani secundum Ptolomeum finit Anno 1.482.* Impreso en Ulme por Leonardo Hol (Holle) el 16 de julio de 1482.
Se suele destacar de esta edición, el haber sido la primera publicada al norte de los Alpes y haber usado xilografías para su estampación. Su estética es muy atractiva, gracias al uso de la letra gótica, incrementándose en aquellos ejemplares iluminados. Su demanda, lleva a una reedición en 1486.
El mapa contemporáneo de España, semejante al anterior (Berlinghieri, 1482), contiene aproximadamente la misma información. Ambos son los dos únicos ejemplos de mapas impresos existentes, incunables, de la segunda mitad del siglo XV. Su imagen aparece en la obra T. Campbell, 1987. *The Earliest Printed Maps. 1472-1500.* The British Library.

1507: *In hoc operae haec continentur: Geographia C. Ptolemai.* Roma. Impreso por Bernardinum Venetum de Vitalibus. Reimpresión de la obra editada primeramente en 1478 y 1490. La particularidad de esta edición es la inclusión de seis nuevos mapas entre los que se encuentra el más divulgado de J. Ruysch, con una visión del mundo en que por primera vez se incorporan las tierras descubiertas de América.
Contiene una *Tubula Moderna Hispaniae,* con aproximadamente la misma información que los precedentes, pero con una estética atractiva por la representación del relieve mediante perfiles abatidos, y la letra romana.

1511: *Claudii Ptholemaei Alexandrini.* Venetia, Jacobum Pentium de Leucho. Autor-editor: Bernardo Silvanus Ebolensis.
Esta obra contiene 28 mapas, los 27 tradicionales de Ptolomeo y uno nuevo del mundo en proyección cordiforme, anticipándose a los ensayos propuestos por otros geógrafos renacentistas alemanes como Apiano.
La singularidad de esta edición reside en el intento de conciliación que su autor pretende, entre la obra de Ptolomeo y las nuevas noticias aportadas, que señalan diferencias respecto a la imagen legada de hace 1.400 años. Es también la primera vez que en su estampación se utilizan dos colores: el negro como fondo de la información topográfica y el rojo para las letras que componen su toponimia.
El mapa de España es la simbiosis de datos tradicionales informativos como la toponimia, y el perfil y planimetría trazado según las nuevas aportaciones.

1513: *Claudii Ptholomei, viri Alenxadrini. Geographiae opus novissima traductione.* Argentinae (Estrasburgo) Ioannis Schotti, 1513.
Ya hemos señalado en las páginas anteriores, las características de esta obra, considerada por algunos como el ejemplo de un primer atlas moderno, por la anexión en forma de suplemento y ubicado al final de la obra, de 20 nuevos mapas.
El mapa de España (Ispaniae, en otros lugares Hispaniae) está inspirado en la edición de Ulm de 1482. El autor y responsable de algunos mapas y de la estampación de la obra, es el célebre Martín Waldseemüller, geógrafo animador del círculo de la pequeña ciudad de St. Die en Lorena, que tanta repercusión tuvo en la difusión del conocimiento geográfico a pesar de las evidentes limitaciones. Esta edición, que fue concebida bastantes años antes, parece que experimentó sucesivas demoras, ante la avalancha de datos que los nuevos descubrimientos iban brindando día a día, procedentes de las cortes de Portugal y España.
La obra tuvo cinco reediciones, las dos últimas realizadas por Miguel Servet. Su mapa de Epaña no experimenta

modificación respecto a las anteriores ediciones. Sólo existen filacterias en la parte superior con el título de *Tabula Moderna Hispania.*

1540: *Geographia Universalis, vetus et nova*. Basilea, Henricum Petrum.
El editor responsable fue el célebre Sebastian Münster (1489-1552), profesor de hebreo, matemáticas y cosmografía en Basilea. Franciscano, amigo de Lutero, editor de diversas obras geográficas como la de Pomponio Mela (1538) a la que incorpora mapas que en el caso de la Península es la imagen de Ptolomeo. A esta edición de la obra del alejandrino, adjunta 20 nuevos mapas, grabados en madera, y cuyo diseño está inspirado en la obra precedente de 1513.
Su autor es más conocido por la importancia que concede a los estudios regionales, siguiendo el modelo apuntado por Estrabón, los cuales incluye en una obra que va a ser el prototipo de las corografías de siglos posteriores. El título que recibe es *Cosmographia* (1544) ya que el más apropiado de *Geographia,* estaba en estos momentos asociado exclusivamente a la obra de Ptolomeo. Esta obra tiene una gran demanda, y debido a su éxito experimenta numerosas reediciones, traduciéndose incluso a otros idiomas vernáculos como el italiano, alemán y francés.
Sus libros contienen diversos mapas de España, en diferentes tamaños. El mapa de España de su *Cosmographia* existente al comienzo de la descripción de España de pequeño tamaño, experimenta diversos cambios, singularmente debido al uso de tipos de hierro de los rótulos. Al final también incluye otro de mayor tamaño, extraído de la *Geographia,* y que es reemplazado por otro de letra gótica e información inspirada en el mapa de España que aparecen en la obra de Ortelius.

1548: *La Geografía di Claudio Ptolomeo Alessandrino*. Mapas de Iacopo Gastaldo Piamontese. In Venetia por ed. Gioa. Baptista Pedrezano. Stampato por Nicolo Bascarini.
Primera edición en libro de bolsillo, octavo, con traducción italiana y extensos comentarios (escolios) en otro tipo de letra, a la obra del maestro.
El libro contiene 60 mapas, grabados en cobre.
El mapa ptolemaico de la península incluye en su margen izquierdo animales dibujados (Vulpes y Vipera). El moderno *Hispania Nova Tabula* es de pequeño tamaño por lo que no contiene gran densidad de información.
Este autor, Gastaldi, había publicado cuatro años antes, un gran mapa mural, en cuatro cuarterones, de la Península.

1561: *La Geografía di Claudio Tolomeo Alessandrino*, Nuovamente tradotta di Greco in Italiano da Girolano Ruscelli. Venetia, Apreso Vicenzo Valgrisi.
Además del atlas de Ptolomeo, esta nueva publicación contiene 36 nuevos mapas, copias de la edición anterior, aunque con un tamaño algo superior. Los mapas son simples y no contienen gran información. Están inspirados en la edición de 1.548. El mapa de Ptolomeo correpondiente a la Península, experimenta cambios con la inclusión de animales fantásticos en sus aguas, en las últimas ediciones en 1574, 1598 y 1599.

1596: *Geographiae Universae*. Io Ant. Magino Patavio. Venetis 1596.
Mapas grabados en cobre por Hieronymus Porro, conteniendo 37 nuevos, inspirados ya en los atlas publicados en los Países Bajos (por Ortelius y Mercator).
El mapa de España nuevo es de pequeño tamaño y figura en la cabecera de la descripción regional del territorio. Es una diminuta ilustración cartográfica que precede a la presentación verbal. Esta misma disposición se repite en el resto de presentaciones.
La obra es una edición en cuarto de gran extensión, en la que la información regional contemporánea, posee enorme importancia. Está elaborada al estilo de las corografías que durante esta etapa empiezan a difundirse, y en clara competencia a la obra ya señalada de Münster, que alcanzó un extraordinario éxito. El libro de Maginus tuvo igualmente una gran acogida como lo prueban las seis reediciones que se imprimieron posteriormente, siendo la última la de 1612. Las planchas de los mapas fueron usadas con posterioridad en otras obras.

CONCLUSIONES

En las páginas precedentes hemos pretendido mostrar las primeras manifestaciones de cartografía que representa la Península

Ibérica. La investigación nos ha permitido conocer las más antiguas imágenes, la escasa información geográfica que incorporan, el contexto cultural en el que se insertan, y la trascendencia de la *Geographia* de Ptolomeo como canal y vehículo difusor. Esta presentación con la enumeración de los rasgos más destacados de cada mapa, reclama futuras investigaciones destinadas a ahondar en otros aspectos, como exactitud, densidad informativa, iconografía, distorsiones o yerros, y muchos otros aspectos que los demás investigadores sugerirán.

Asimismo, los datos aquí aportados también suscitan y estimulan a plantear nuevas preguntas. ¿Existió un único prototipo de mapa de España en la etapa tardía de la Edad Media, en el que se inspiraron los diversos autores? ¿De dónde procede el citado modelo? ¿Era de origen hispano, o fue en Italia donde se diseñó? ¿Su iconografía y composición es resultado de la combinación de diversas fuentes cartográficas y literarias, como aquí hemos sugerido? ¿Cuáles son las mejoras que se van introduciendo? Sabemos que hasta la fecha no se ha encontrado ningún mapa regional de España o de Portugal, de esta etapa o precedente. Son pues los primeros.

Conocemos sus sucesores –los mapas murales y las copias que aparecerán en los atlas flamencos–, y suponemos que fueron los que contribuyeron a hacer decaer el interés por los mapas ptolemaicos. Pero durante todo un siglo, de 1.450 a 1.550, fueron los mapas insertos en estas obras, los mejores disponibles sobre España. Cuesta creer que Fernando de Aragón –con muestras de precedentes tan brillantes como el Atlas catalán de 1375–, o Carlos I, gran aficionado a la geografía, con destacados cosmógrafos en su corte y señor de gran parte del orbe, no dispusieran de mejores cartas. Si comparamos su imagen con la exhibida por el Atlas de El Escorial, de fines del siglo XVI, tampoco el progreso fue notable en las décadas siguientes.

Bibliografía

Almagia Roberto, 1929. *Monumenta Italiae Cartographica.* Florencia.

Almagia Roberto, 1948. The First «modern» map of Spain. *Imago Mundi.* Vol. V, 27-31.

Almagia Roberto, 1944-1960. *Monumenta Cartographica Vaticana.* Roma: Biblioteca Apostolica Vaticana. Vol. I-V.

Blazquez A. 1909. *Geografía de España en el siglo XVI.* Discurso leido ante la Real Academia de la Historia. Madrid: Estable. Tipograf. de Fortanet.

Bunbury E.H. 1883 (1959). *A history of Ancient Geography.* New York: Dover Publications. Vol. I-II.

Campbell, Tony, 1987. *The Earliest Printed Maps 1472-1500.* London: The Brithis Library.

Carmody F.J. 1973. *L'Espagne de Ptolémée.* Berkeley: Carmody.

Dilke O.A.K. 1985. *Greek and Roman Maps.* London: Thames and Hudson.

Fernández Duro, Cesareo, 1989. Los orígenes de la carta o mapa geográfico de España. *Boletín de la Real Academia de la Historia.* Madrid, Vol. 35, 502-525.

Fischer, Joseph S.J. 1932. *Claudii Ptolomaei Geographiae. 'Codex Urbinas Graecus 82'.* Leiden-Leipzig, 1932.

Goyanes Capdevila, J. 1935. *Descripciones Geográficas del estado moderno de las regiones en la Geografía de C. Ptolomeo Alejandrino por Miguel Vilanovano precedidas de una biografía del autor y traducidas del latín por...* Madrid: Biblioteca Clásica de la Medicina Española. Tomo X. Imprenta de J. Cosano.

Harley J.B. y Woodwar D. 1987. *The History of Cartography. Vol I: Cartography in Prehistoric, Ancient and Medieval Europe and the Mediterranean.* The University of Chicago Press.

Lelewell J. 1844-1852. (1966). *Géographie du Moyen Age.* Amsterdam: Merian Publishig.

Marcel, Gabriel, 1989. Les Origines de la Carte d'Espagne. *Revue Hispanique.* Traducción de J. García Fernández: Los orígenes del Mapa de España: *Estudios Geográficos,* Mayo 1951, 317-337.

Navarro, Victor, 1983. Introducción a la Cosmografía. *Códice Latino Biblioteca Universidad de Valencia (Siglo XV).* Valencia: Vicente García Editores.

Bordenskiold, A.E. 1899-1973. *Facsimile Atlas to the early History of Cartography.* New York: Dover Publications.

Polsachek, Erich, 1959. Ptolomy's Geography in a New Light. *Imago Mundi.* Vol. XIV, 17-37.

Sanz, Carlos, 1959. *La Geographia de Ptolomeo.* Madrid: Librería Gral. V. Suárez.

Shirley R.W., 1983. *The Mapping of the World: Early Printed World Maps 1477-1700.* London: The Holland Press.

Shirley R.W., 1991. *Early Printed Maps of the British Isles 1477-1650.* East Grinstead: Antique Atlas Publications.

Skelton R.A., 1963. *Introduction to the Facsimile of the 1482. Ulm edition of Ptolemy's Cosmographia.* Amsterdam: Theatrum Orbis Terrarum.

Skelton R.A., 1966. *Introduction to the Facsimile of the 1482 Berlinghieri edition of Ptolemy's Cosmographia.* Amsterdam: Theatrum Orbis Terrarum.

SKELTON R.A., 1969. *Introduction to the Facsimile of the 1511 Venice edition of Ptolemy's Geographia.* Amsterdam: Theatrum Orbis Terrarum.

SKELTON R.A., 1966. *Introduction to the Facsimile of the 1513 Strassbourgh edition of Ptolemy's Cosmographia.* Amsterdam: Theatrum Orbis Terrarum.

SKELTON R.A., 1966. *Introduction to the Facsimile of the 1540 edition of Munster's Geographia.* Amsterdam: Theatrum Orbis Terrarum.

SKELTON HENRY, N., 1972. *Ptolomy's Geography. A brief accuont of all printed editions down to 1730.* Amsterdam: Nico Israel.

THOMSON J. OLIVER, 1948. *History of Ancient Geography.* Cambridge at the University Press.

Apéndice I. Códices existentes en España de la Geographia de Ptolomeo enriquecidos con mapas

Griego		
El Escorial	Real Biblioteca, 502 Gr. W I.	Perteneció a Hurtado de Mendoza
Latín		
Valencia	Bibliot. Universitaria. 17 Valent. lat. 1895	Existe un facsímil publicad
El Escorial	Real Biblioteca. Vitrina 1989 fol eg I.	Perteneció a Alfonso V
Madrid	Biblioteca Nacional Vitrina 12.2 (R.III.23. Res.255) (Matritensis)	
Madrid	Bibliot. Palacio Real 1495	Procede y pertenece a Salamanca
Salamanca	Bibliot. Univer. 2586	Lleva insertado un mapa moderno de España y figura la fecha de 1456.

Apéndice II. Códices de la Geographia de Ptolomeo que contienen mapas modernos de España*

Año	Autores	Observaciones
1456	Comminelli-Massajo	París. Par. lat. 4802 (124v125r) Ispania Novela 59x88. Procede de la Biblioteca de Alfonso de Aragón
1469	«	Cod. Vat. lat 5699 (I fol 118v¡19r) Hispania Moderna 49x76 Reproducido por Almagia, MCV I, 49
1472	«	Cod. Urb. 277 (122v-135r) Descriptio Hispaniae Nova 43x70 Existe facsimil: La cosmographi de Claudio Ptolomeo. Urb. lat. 277. 1472. Roma: Biblioteca Apostolica Vaticana 1984. Comentarios de J. Babicz, A. Dürst y G. Kish
c,1470	Nicolaus Germanus (Nicolo Tedescho)	Cod. Urb. lat. 274 y 275 (80v81r) Spagna 37x49 Proyección cónica. Mapa formato trapezoidal.
c1480	«	Cod. Vat. lat. 3811 (7v8r) Spagna 40x53 Proy. cilíndrica. Mejoras acusadas frente al diseño precedente. En angulo NO aparecen erróneamente las Islas Azores. Otra copia inspira la edición de Ulm 1482.
1482	«	Cod. Urb. lat. 273 (47v48r) Tabula de Hispania Moderna 37x47 Le Septe Giornate della Geographia Existe otro códice semejante en la Bibl. Brera de Milán (AN XV 25), en París (B.N. lat. 8834) y Florencia (Laur. XXXI) Una tercera copia, con diferencias, inspira la edic. de Florencia 1482. Reproducido por Almagia, MCV I-LIII
Fines S. XV	Enrico Martello Germano	Cod. Magliabechiano XIII, 16 Reproducido en magia, IM. Según este autor, serviría de inspiración a los 3 códices primeros (1456, 1469, 1472). La presente es copia tardía.

* Relación inspirada en las obras de R. Almagia: Monumenta Cartographica Vaticana, y The First 'Modern' Map of Spain, Imago Mundi. (Ver bibliografía).

Apéndice III. Ediciones de la Geographia de Ptolomeo que contienen mapas modernos de España

Año	Lugar edición	Editor	Impresor	Plancha	Descripción Sanz	Colomer
1482	Florencia	F. Berlinghieri	Nicolo Tedescho	Cobre	80-82	29/59
1482 1486*	Ulm	N. Germanus	Linhart Holle	Xilog.	83-89	31/61
1507 1508*	Roma	M. Beneventanus	B. de Vitalibus	Cobre	100-103	-
1511	Venecia	B. Silvanus	J. Pentius de Leucho	Xilog	116-122	-
1513 1520*-1522-1525-1535-1541	Estrasburgo	M. Waldseemüller	J. Schott	Xilog	123-146	38/74
1540 1541*-1542-1545-1552	Basilea	S. Münster	H. Petri	Xilog	182-186	50/92-97
1548	Venecia	G. Gasaldi	N. Bascarini	Cobre	197-202	-
1561 1562*-1564-1564-1574-1598-1599	Venecia	G. Ruscelli	V. Valgrisi	Cobre	206-217	-
1596 1597*-1597-98-1608-1616-1617-1621	Venecia	I.A. Magino H. Porro	Hered. S. Calignani	Cobre	233	87/165

* Reediciones

Sanz C. 1959. *La Geographia de Ptolomeo.* Madrid: Librería Gral. V. Suárez.
Colomer M.I. 1969. *Cartografía Peninsular S. VIII-XIX.* Granollers: Edit. Montblanc.
Colomer M.I. 1992. *Cartografía Peninsular S. VIII-XIX.* Barcelona: Inst. Cartog. de Catalunya.

RESUMEN

El presente trabajo pretende esclarecer el origen del mapa de España existente en las obras más antiguas que se conocen. Aporta la información que se desprende de la consulta de la bibliografía disponible relativa tanto a códices de la Geog*raphia* de Ptolomeo, como a las impresiones que se estampan a partir de 1477. La enumeración de mapas manuscritos creemos que es incompleta, ya que nosotros mismos aportamos datos que la bibliografía internacional no recoge, por lo que es de suponer que aparezcan más en el futuro, a medida que se disponga de inventarios de manuscritos. La cartografía impresa es definitiva. Abarca la etapa de 1456 a finales del siglo XVI, y se dan noticias complementarias de la personalidad de su autor, características de la obra, y rasgos destacados de los mapas que contienen.

ABSTRACT

This article wants to shed light on the origins of the map of Spain that appears in the oldest known works. The bibliography makes reference both to manuscripts of Ptolomy's Geography and to printed versions from 1477 on. We present data that do not appear in the international bibliography, so it is to be suppossed that there will be more manuscript maps in the future with the new manuscript inventories. The printed Cartography is definite; it goes from 1456 to the end of the 16th century. There is information on the author, the main features of its work and outstanding characteristics of the maps.

RESUMÉ

Ce travail prétend éclaircir l'origine de la carte de l'Espagne qui se trouve dans les oeuvres connues plus enciennes. On apporte l'information tirée après avoir consulté la bibliographie disponible aussi bien en ce qui concerne les codex de la Géographie de Ptolémée qu'aux réproductions imprimées à partir de 1477. On croit que l'énumération des cartes manuscrites est incomplète, car, nous mêmes, nous avons apporté des données qui n'apparaissent pas dans la bibliographie internationale, ce qui nous fait penser qu'on trouvera d'autres données au fur et à mésure qu'on pourra disposer d'autres inventaires de manuscrits. La Cartographie imprimée est définitive. Elle comprend la période despuis 1456 jusqu'à la fin du XVI siècle, et on y trouve des nouvelles complémentaires sur la personnalité de l'auteur, des caractéristiques de l'oeuvre et des lignes les plus importantes les cartes qui y apparaissent.

LA CARTA DE JUAN DE LA COSA Y SU CIRCUNSTANCIA HISTÓRICA

Ricardo Cerezo Martínez
Capitán de Navío

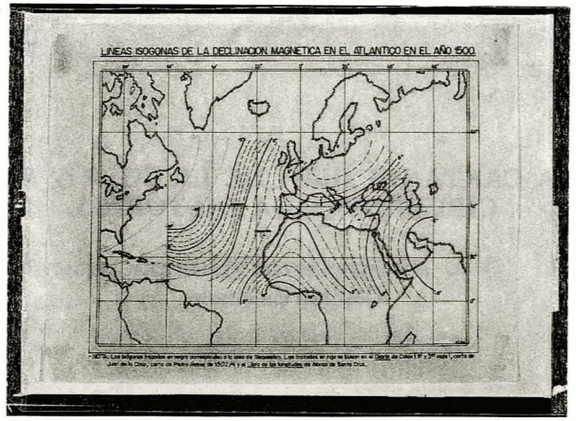
CONSIDERACIONES HISTÓRICAS

Cesáreo Fernández Duro[1] pensó que la carta construida por Juan de la Cosa en 1500 pudo formar parte de la colección de padrones reales conservados en la Casa de la Contratación de Sevilla de donde razones no conocidas la hicieron desaparecer hasta que en 1832 el barón Walckenaer, ministro plenipotenciario de Holanda en Francia, estudioso de la geografía y de la historia, la adquirió a un ropavejero *–brocanteur–* por un precio módico[2], archivándola en su colección de planos y mapas. A la muerte de Walckenaer la carta fue puesta en subasta en 1583 y adquirida por el gobierno español por el precio de 4321 francos gracias a las gestiones del historiador Ramón de la Sagra, amigo del fallecido Walckenaer, conocedor por lo tanto del valor histórico del documento subastado[3]. Desde su recibo en España la carta está expuesta en una sala del Museo Naval de Madrid.

De ser cierta esta suscinta historia de la carta, no sólo sería un antecedente de los padrones reales, instituidos en 1508 con objeto de disponer de una representación gráfica permanente y renovada de la geografía marítima del Nuevo Mundo, sino también de las ulteriores cartas universales utilizadas a partir de la circunnavegación de la tierra cumplida por Juan Sebastián de Elcano en 1522,

---

[1]*Disquisiciones náuticas,* Disquisición segunda, cartografía.
[2]M. de la Roquette, Vice-presidént de la Commission centrale de la Société de géographie, *Quelques mots sur Juan de la Cosa pilote de Christophe Colomb, et sur sa célébre mappemonde.* «Extrait du Bulletin de la Société de Geographie», Paris 1.862.
[3]Cesáreo Fernández Duro, op. cit.



cuando el interés material y legal por la posesión de las Molucas hizo sentir la necesidad de tener al día cartas de marear que presentaran la totalidad de la geografía planetaria.

Pero la carta de Juan de la Cosa se confeccionó mucho antes de que la Corona y la Casa de la Contratación precisaran disponer permanentemente de un mapamundi actualizado para cumplir sus fines políticos y de navegación, respectivamente. En 1500, el año del trazado de la carta, su carácter universal fue la respuesta a la necesidad de conocer el munto tal y como se concebía entonces, es decir ignorando la existencia de América. El querer ver en la carta el continente americano cuando ni su autor ni nadie de su época sabían de su existencia, ha sido un vicio seguido por muchos autores que les ha llevado a emitir no pocos e injustificados juicios, insostenibles de raíz.

La elaboración detenida del Viejo Mundo en esta carta –que *Juan de la Cosa la fizo en el Puerto de Sª Mª en el anno de 1500,* según figura escrito en ella al pie de una viñeta con la imagen de San Cristóbal llevando en hombros a Dios niño–, su colorido y el propósito manifiesto del autor de presentar en ella información adicional a la estrictamente náutica, la cualifica de carta atlas para ilustrar a altos personajes. La premura con que fue acabada la parte que contiene la tierra firme indiana y el secreto con el que se elaboró nos permite conjeturar que tales personajes no podían ser otros que los Reyes Católicos y el delegado regio para los asuntos indianos, el obispo Juan Rodríguez de Fonseca, quien pudo haberla conservado en la colección de cartas que tenía a su disposición[1]

[1]Pedro Mártir de Anglería, *Década segunda,* libro X, cap. I.

para coordinar y controlar las expediciones marítimas que él organizaba mientras los monarcas le confiaron esa misión.

Formara parte o no del lote de cartas que conservaba Juan Rodríguez de Fonseca se ignora cómo y cuando la carta fue sustraida de España. Si el lugar de desaparición fue la Casa de la Contratación bien pudo llevarla consigo el cosmógrafo napolitano –al servicio de la dicha Casa– Domenico Vigliaurolo cuando en 1596 escapó a Burdeos con los de *papeles y patrones que tenían secretos de navegación a las Indias*[2]; o quizá fuese hurtada en alguno de los expolios sufridos por los archivos de la Casa. Si por el contrario la carta perteneció a un personaje ilustre y no formó parte de la documentación conservada en Sevilla, las vicisitudes de su desaparición pudieron ser tantas y tan varias que huelga especular sobre ellas.

De las circunstancias de la recuperación para la historia del monumento cartográfico trabajado por Juan de la Cosa dieron en su momento cumplida noticia M. de la Roquette, vicepresidente de la *Commission Centrale de la Société de Géographie*[3] de Francia y Cesáreo Fernández Duro[4] a cuyos testimonios remitimos a quienes deseen obtener noticias ampliadas sobre esta cuestión. Ante la importancia del hallazgo faltó tiempo a Alejandro von Humboldt[5] para dar testimonio de su autenticidad y publicar varias reproducciones –a escala mitad, fraccionada en tres partes– entre 1836 y 1839. En años sucesivos hasta el del IV centenario del descubrimiento de América se realizaron otras impresiones –muy elogiadas en su día– cuyos bien intencionados patrocinadores no imaginaron el flaco favor que hicieron a la historia de la carta en particular y a la de la cartografía en general pues no acertaron a reproducirla conservando la prestancia histórica de tan singular documento ni los matices distintivos en el trazados de las diversas regiones geográficas representadas. En el original los perfiles de costa del Viejo Mundo y de las grandes Antillas se presentan claramente definidos y matizados en su color mientras que los rasgos de las costas descubiertas entre 1497 y 1500 están trazados con menos detalle. Las costas aún desconocidas destacan sobre todo por la gran masa terrestre pintada de verde que constituye un traspais ignoto, vacía de

[2]Denuncia del piloto mayor, Rodrigo Zamorano, dirigida por escrito a los jueces de la Audiencia de la Contratación.
[3]*Bulletin de la Société de Geographie,* Paris, mayo de 1862.
[4]Segunda *Disquisición náutica.*
[5]En su *Examen critique de l'histoire de la géographie du Nouveau Continent* publicado en 1833.

motivos ornamentales en contraste con las numerosas figuras y la densidad de topónimos que ilustran Europa, Africa, Asia y las grandes Antillas, es decir que el autor consideraba como conocido.

En cambio al contemplar cualesquiera de las reproducciones puestas en circulación las costas y tierras de las Indias se muestran con la nitidez de un mapamundi en el que se destaca por igual toda la geografía representada; incluso los deterioros sufridos por la pintura de la carta a través del tiempo aparecían tan perfilados que semejaban ríos y montañas cuando la realidad, sólo percibida a la vista del original, es bien distinta. Esas poco afortunadas copias, enjuiciadas con la idea de que se contemplaba el primer mapa que representaba América y el supuesto de que fue trazada después de 1500, han jugado malas pasadas a historiadores que derrocharon horas de estudio y de meticulosos cálculos tratando de compaginar la geografía posteriormente conocida del Nuevo Mundo con la representada en la carta sin reparar en que su autor se limitó a componer un mapamundi en base al concepto cosmográfico que se tenía de las tierras marginales del este asiático, modificándolas con la agregación de los descubrimientos logrados hasta la fecha de la terminacióin de la carta. En otras ocasiones nos hemos referido a los errores interpretativos de los que trataron de demostrar la inautenticidad de la carta o su trazado posterior al año 1500; a ellas remitimos a los lectores que sientan curiosidad por este tema[1].

Para desvanecer reparos y reservas sobre la época de elaboración, la carta fue detenidamente analizada por los expertos del Museo de Prado por medio de las más modernas técnicas físico-químicas encontrando que los pigmentos son los utilizados en la pintura de la época en que se sitúa cronológicamente. Y los estudios realizados con la reflectografía infrarroja y con fluorescencia ultravioleta encontraron una gran homogeneidad de la pintura todas en sus partes[2], descartando con ello la posibilidad de que se hubiera elaborado en años muy posteriores.

Antes de ser realizado este estudio científico, personal del Museo Naval especializado en las técnicas y artes de la cartografía reprodujo la carta utilizando materiales y técnicas lo más afines posible a los de finales del siglo XV y se invirtieron casi dos años en

[1]Ver Ricardo Cerezo Martínez, *La carta mapamundi de Juan de la Cosa*, Instituto de Estudios Marítimos «Juan de la Cosa», Santander 1986; *Aportación al estudio de la carta de Juan de la Cosa*, 12éme Congrés International d'Histoire de la Cartographi, Paris septiembre de 1987.

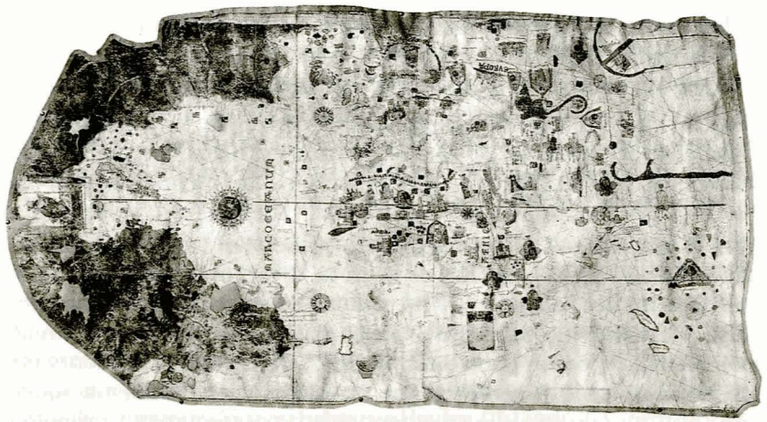
[2]Informe rendido el 6 de febrero de 1987, Museo Naval de Madrid.

elaborar una copia tan exacta que sólo los expertos pueden apreciar su falsedad comparándola con el original. El tiempo empleado en realizar un trabajo tan costoso como fue el de reproducir la carta de Juan de la Cosa desacredita el supuesto de que el original fuera una copia hecha en los años siguientes a 1500 cuando carecía de actualidad la información geográfica contenida en ella e informativamente ya no era útil porque existían otras cartas más modernas.

Si el análisis en los laboratorios del Museo del Pardo eliminaban la posibilidad de elaboración de la carta, digamos a partir de una o dos décadas después de 1500, lo costoso de su reproducción minuciosa y artística desvanecía las sospechas de que fuera una copia más reciente y de ninguna utilidad. En todo caso la carta contiene los conocimientos geográficos que realmente corresponden a aquel año confirmando con ello su autenticidad representativa y cronológica, legitimada por la crítica histórica, que le confiere la validez propia de todo documento original. Pero aparte del valor intrínseco de la carta hay una prueba documental posterior a 1500 que corrobora su existencia misma. Se trata de la carta anónima atribuida a Vesconte di Maggiolo, denominada Oliveriana de Pesaro, datada c.1505, de origen vespuciano, que representa la isla de Cuba con la forma singular que le dio Juan de la Cosa, e igual sucede con el perfil de la costa descubierta por Caboto.

Si se tiene en cuenta que la carta en cuestión se elaboró en Italia y que por el carácter secreto de la información de la carta de Juan de la Cosa tuvieron acceso a ella pocas personas, el Rey, Rodríguez de Fonseca, el autor y quizá Cristóbal Colón, ya que la finalidad de esta carta era precisamente ilustrar al monarca respecto de los lugares en los que Bastidas-Juan de la Cosa en 1501 y el del Almirante de 1502 habrían de realizar sus respectivos viajes de descubrimiento, el que su información trascendiera al extranjero mientras que en España parece ser que se desconocía, visto que no hay ninguna referencia documental de ella, el testimonio legado por el autor de la carta Oliveriana adquiere un valor histórico de primer orden.

La vía de llegada a Italia de la información de la carta de Juan de la Cosa debió ser Américo Vespucio, compañero de éste y Hojeda en el viaje de 1499-1500, conocedor por lo tanto del trazado de la carta de marear que hizo el piloto y cartógrafo cántabro durante el periplo. Cuando Vespucio regresó a España, después de que tomara parte en dos viajes ordenados por Juan II de Portugal, se instaló de nuevo en Sevilla donde al parecer tuvo un taller de cartografía en el que trabajaba el iluminador de libros y estampas Nuño García de



CARTA DE JUAN DE LA COSA –MUSEO NAVAL MADRID

Toreno –nombrado años más tarde cosmógrafo de la Casa de la Contratación–, quien seguramente fue el autor de la carta original que sirvió de modelo al autor de la Oliveriana de Pesaro.

CONSIDERACIONES CARTOLÓGICAS

La carta de Juan de La Cosa es una representación arrumbada, es decir portulana –trazada por rumbos y distancias–, del tipo *atlas* como muestran sus ilustraciones de carácter geográfico, humano, político y económico, similares a los del llamado Atlas Catalán de 1375 del mallorquín Abraham Cresques.

Presenta una relevante novedad en relación con las cartas portulanas antecedentes: la presencia de la línea equinocial y del trópico de Cáncer. Por su contenido la carta es una composición representativa elaborada en base a los conocimientos geográficos del Viejo Mundo en el año 1500 a los que el autor agregó los adquiridos en las expediciones marítimas a poniente del Atlántico hasta finales de ese año. El dibujo y pintura de los perfiles de Europa y áreas circundantes corresponden al modelo típico de la escuela mallorquina como lo muestran el estilo en el dibujo de los montes, figuras humanas y animales, el trazado de las islas en el Atlántico norte y el coloreado del mar Báltico. Basta cotejarla con el citado Atlas Catalán o la carta de Masiá Viladestes de 1413 para observar que pertenecen a una misma «escuela».

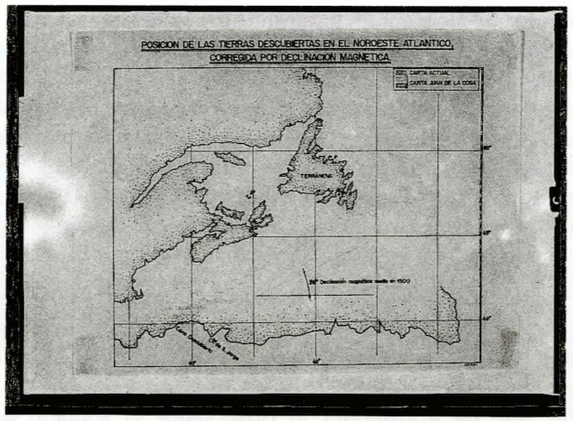
La representación geográfica de la Tierra en la carta de Juan de la Cosa está trazada en dos hojas de pergamino contiguas formando

un rectángulo de 1,83 por 0,96 metros y se encuadra en dos circunferencias, determinadas cada una de ellas por 16 rosas de vientos, centradas en dos puntos situados al sur de la India y en medio del Atlántico, materializados por una rosa de vientos y una imagen de la Virgen María, respectivamente. En el extremo occidental del trópico hay una viñeta con la imagen de San Cristóbal chapoteando en el agua –alusión evidente a Cristóbal Colón– que une las dos masas terrestres situadas al norte y al sur de las grandes Antillas confiriendo al conjunto de una idea de continuidad.

Como puede observarse, en la carta se aprecian dos clases de acabado en el dibujo y en la pintura, una que corresponde al trazado depurado del Viejo Mundo, de las Antillas y la isla de Taprobana, de perfiles nítidos y color matizado, y otro de dibujo más simple que da a entender al observador el trazado de unas costas en base a información llegada a manos del autor con posterioridad, al que se han añadido múltiples islas situadas al azar, convencionales, desconocidas, con la intención de simbolizar la existencia de archipiélagos imaginarios de supuesta existencia.

Otra particularidad de la carta es la presencia de un meridiano singular que pasa por el archipiélago de las Azores, tal y como lo imaginó Colón en su primer viaje cuando el 13 de diciembre de 1492 en las agujas de marear de las naves cambió la orientación la flor de lis que indicaba el norte, orientándose al noroeste en vez de mantener el desvío al nordeste, como sucedía en el mar Mediterráneo y aguas atlánticas cercanas a Europa y Africa durante siglos. El corte ortogonal de ese meridiano con el trópico de Cáncer y la línea equinocial es un error propio del desconocimiento del fenómeno de declinación magnética. Es sabido que las líneas agónicas del magnetismo terrestre son de trazado aleatorio, en ningún caso susceptibles de ser representadas mediante meridianos de trazado regular que, en el supuesto de que existieran, no podrían ser perpendiculares al Ecuador dado que el polo magnético no coincide con el geográfico.

Surge con esto la importante cuestión de determinar la dirección del norte magnético en la carta ya que ignorándose a finales del siglo XV –y en el XVI– las perturbaciones producidas en las agujas por la declinación magnética, de efectos distintos en cada lugar de la Tierra, y los registros estadísticos del fenómeno eran entonces inexistentes, se desconocen hoy sus valores cuantitativos con exactitud puntual. Sin embargo, es posible obtener valores medios en algunas regiones como son el Mediterráneo, el litoral del noroeste del Océano y la región de las Antillas.

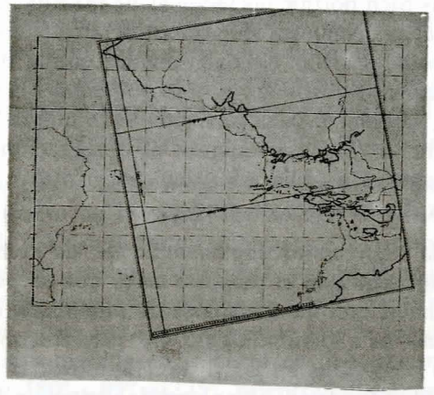


En el Mediterráneo, el ángulo –medido en la carta– que forma la línea Gibraltar-Rodas con el paralelo de 36°, sobre el que en realidad están situados ambos lugares, denota una distorsión levógira de unos 10° que indica los efectos de una declinación magnética de esa cuantía y de signo positivo, es decir del nordeste; éste era el valor aceptado de la variación de la aguja de marear que prevaleció durante varios siglos en el Mare Nostrum.

En las costas de América del Norte el valor de la declinación magnética media –muy acusada en aquella región– puede obtenerse con aceptable aproximación midiendo el ángulo que forma la dirección este-oeste de la costa trazada en la carta con la orientación real de esa costa entre Terranova y la bahía de Norkolk. El ángulo medido, de 30°, es del mismo orden que el indicado en la carta de Pedro Reinel –c. 1504– en su pequeña escala de latitudes trazada junto a Terranova, que con su inclinación muestra un valor de la declinación magnética en aquella época de unos 25° de sentido noroeste, contraria a la del Mediterráneo.

En la región de la Antillas, la inclinación de unos 29° que forma el eje de alineación de Cuba, la Española y Puerto Rico respecto del que realmente forma con Ecuador, que es de 18°, expresa un exceso de 11° correspondientes al promedio de la declinación magnética detectada en la carta[1], de modo que es éste el error que puede sernos útil para ulteriores conjeturas.

[1]La carta Oliveriana de Pesaro (1504/6) presenta esta misma alineación, la de King-Hamy (1502) es de 26°, la de Vesconte Maggiolo 1504) es de 24°, de 22° la de Cantino (1502), 20° la de Caverio (1504/6) y 60° la Kunstman II (1504).



En base a estos valores medios de la declinación magnética y a la distribución teórica de líneas isógonas de Bemmelen[2] para el siglo XVI adoptamos como hipótesis de trabajo para el periodo 1500-1504 la distribución representada en el gráfico aqui incluido, que muestra la existencia de un gradiente de las líneas de fuerza geomagnéticas más acusado que el del teórico flamenco, y hace inteligible la razón de ser de los errores cometidos por Juan de la Cosa en el trazado de la costa descubierta por Caboto en 1497 al oeste de Irlanda y en el perfil de la costa meridional de Cuba. Nos ha sido imposible precisar más en la incidencia del fenómeno magnético terrestre –lo cual era de esperar– en la carta de Juan de la Cosa no sólo por la dificultad que entraña el problema en sí, sino también porque, según se ha dicho, la declinación magnética es un concepto abstracto no definido ni tenido en cuenta en aquella época y se carece de datos suficientes para reproducir hoy un mapa presentando un espectro geomagnético del Océano más detallado; por eso es menester distinguir la idea de declinación magnética de la de variación de la aguja, válida entonces para definir una perturbación que se creía propia de este instrumento, no de un efecto físico exterior.

Las dos escalas dibujadas en la carta están divididas en tramos de 50' millas romanas trazados con imprecisión apreciable a simple vista. Este no es un defecto propio de esta carta sino observable

[2]*Die isogonen in de XVI en XVII eeuw*, Leiden 1893.

también en muchas otras, debido a la deformación de los pergaminos y a motivos originales de dibujo; no por negligencia de los cartógrafos, más bien porque las técnicas de medida de la época no exigían una mayor respuesta de exactitud en las mediciones de distancias, apreciadas a ojo. No cabe olvidar que la esencia fundamenetal de las cartas portulanas es la *isogonalidad* –la conservación de los rumbos, necesaria para navegar– más que la exactitud en las distancias; incluso los instrumentos de observación astronómica –cuadrante y astrolabio– sólo admitían, en el mejor de los casos, aproximaciones de 1/2 o 1/3 de grado.

A pesar de la imprecisión dimensional de las divisiones de las escalas, se comprueba que el máximo error que se puede cometer midiendo distancias con las divisiones de dimensión extrema –por más y por menos– es a lo sumo de un 4%; pequeñísimo en relación con los errores cometidos en las distancias medidas en las cartas portulanas del Mediterráneo, comprendidos entre un 15% en sentido este-oeste y un 45% en el norte-sur como propios de la deformación producida al representar en un plano cualquier porción superficial de la Tierra situada entre los 30° y 45° de latitud, como es el caso de este mar y del Mar Negro. En las Indias occidentales la deformación debida a esta causa distorsionante determina también errores en las distancias. (Estas son consideraciones generales pues los errores reales se deben deducir en cada caso por comparación directa de las distancias medidas en la carta con las verdaderas toda vez que las deformaciones observadas se atienen muy irregularmente –debido a los errores de trazado dimensionales y angulares– a ley de la secante de la latitud de las cartas mercatorianas, trazadas con criterio científico y técnicas incomparablemente más exactas que las utilizadas hace quinientos años.)

La carta representa la geografía de Europa, Africa, Asia hasta el Ganges con la gran isla de Trapobana y las islas y costas descubiertas a partir de 1492 a poniente del Océano. El trópico de Cáncer –trazado en la parte centro-longitudinal de la carta– se extiende 235°[1] de los cuales 135° pertenecen a la masa continental representada del Viejo mundo –contados desde la más occidental de las islas Canarias hasta el Sinus Magnus– y unos 85° a la porción de océano comprendida entre las Canarias y el lugar donde Juan de la Cosa

[1]Obtenidos dividiendo la máxima dimensión de la línea tropial en la carta, medida en millas de la carta, por el número de millas que la separan la línea ecuatorial multiplicando el cociente por los 23°,5 que median entre ambas.

parece indicar que se halla el supuesto paso marítimo a la región índica, o sea hasta la mitad –aproximadamente– de la estampa de San Cristóbal. Los 125° de trópico[1] que restan a los 235° para completar los 360° del paralelo, omitidos por el autor, corresponden a la porción del este de Asia de cuya geografía se tiene una vaga referencia. La carta no es, pues, un mapa mundi propiamente dicho ya que al oeste de la imagen de San Cristóbal y al este del Sinus Magnus falta por representar una porción ignota de Asia.

En relación con la proporción de la masa continental que cubre el planeta respecto de la superficie de Mar Océano aceptada por Colón, Juan de la Cosa presenta un reparto de continentes y Océano de un mundo más grande porque sus grados de ecuador miden 70 millas –romanas– mientras que los de Colón contenían sólo 56 2/3 millas. Ello no obsta para que mientras que la longitud geográfica del Viejo Mundo medida en la carta en la parte más extensa del océano sea de 360° - 85° = 275°, mientras que para Colón era de 280°. Esta medida en longitud del Almirante corresponde a las 750 leguas que él creía que separaban la isla de Hierro de Cipango[2] y las 375 leguas que mediaban entre esta isla y Cathay[3]; en efecto, las 1125 leguas que hay entre la isla de Hierro y Cathay equivalen a unos 80° de extensión oceánica y 280° de masa continental. Esta semejanza distributiva de continente y océano no debe llevarnos a engaño dada la notable diferencia entre las medidas itinerarias que Juan de la Cosa y Colón daban al grado de círculo máximo de la Tierra.

Juan de la Cosa no se adaptó a los cánones geográficos de Ptolomeo y no adoptó los 180° de longitud que éste otorgaba al Viejo Mundo; y la longitud del Mediterráneo no presenta la deformidad popia de los mapas derivados de la geografía ptolemaica. Como las longitudes de la isla de Taprobana, de la desembocadura del Ganges y del Sinus Magnus son también menores que las recogidas por el bibliotecario de Alejandría en su *Geographia*, todo

[1]Hemos tomado las medidas sobre el trópico de Cáncer por estar muy próximo al eje longitudinal de la carta y porque las derrotas de navegación este-oeste se realizaban más o menos en torno a sus proximidades.

[2]Estas 750 leguas las citan Hernando Colón y Bartolomé de las Casas en sus respectivas *Historias* como la distancia a la que el Almirante esperaba encontrar la isla de Cipango a partir de las islas Canarias. Corresponden a la séptima parte de la superficie terrestre que medía la longitud del océano según el libro IV del seudo Esdras, tenido como dogma de fe geográfica por el Almirante.

[3]Las 375 leguas que mediaban entre Cathay y Cipango son las 1.500 millas que relata Marco Polo en su célebre libro.

parece indicar que el modelo básico de carta universal adoptado por Juan de la Cosa debió ser el de Colón, modificado en cuanto a las diferencias en las dimensiones graduales ya citadas y actualizado con las distancias obtenidas en los descubrimientos realizados hasta mediados del año 1500.

Algunos historiadores, atraidos por la similitud del trazado de las costas asiáticas del Indico con los mapas ptolemaicos, trataron de encontrar identidades entre la carta de Juan de la Cosa y la geografía del bibliotecario de Alejandría con objeto de demostrar que nuestro maestro de hacer cartas representó la totalidad del mundo en la suya, con lo cual desde el principio mediatizaron sus razonamientos y erraron en sus conclusiones. Al parecer olvidaron que Juan de la Cosa amplió su formación profesinal al lado de Colón, que estuvo influenciado por las ideas cosmográficas de éste y que como piloto y cartógrafo sabía cuál era la idea del Almirante respecto de la forma de la tierra en el extremo levantino de Asia dado que tuvo acceso a las cartas –que Colón guardaba celosamente–, bien porque se las mostrara él mismo –lo cual parece natural dado que Cosa era su maestro de hacer cartas– o porque el santoñés se agenciara el modo de verlas cuando tenía ocasión de hacerlo, según queda de manifiesto en las declaraciones de dos criados del Almirante que testificaron en los *Pleitos de Colón*. Naturalmente, Juan de la Cosa culminó su trabajo con datos obtenidos por propia experiencia y de otros navegantes y maestros de hacer cartas.

La idea de que las tierras representadas por Juan de la Cosa al oeste del Océano pertenecen al continente que hoy llamamos América era aún muy prematura en la época de confección de la carta. En 1500 se estaba aún lejos de que germinara en la imaginación de los cosmógrafos y navegantes la imagen de un nuevo continente. Lo que Juan de la Cosa trató de representar como novedad en su carta fue la parte oriental e ignota de Asia, destacando en ella las regiones reconocidas por los descubridores con mayor o menor detenimiento conforme a su grado de conocimiento. De ahí que unas porciones de la geografía –como las islas antillanas– figuren nítidamente representadas, en otras –las tierras firmes del norte y del sur de las Antillas– el trazado aparezca como provisional, y múltiples islas del área de Caribe y sur de Asia sean convencionales.

Las latitudes en la carta

Por primera vez en la historia de la cartografía, en una carta trazada por el sistema de rumbos y distancias, en una carta arrumbada, como la carta de Juan de la Cosa se representó la línea ecuatorial y el trópico de Cáncer. Además ambos paralelos se trazaron geográficamente en correcta posición: aquella sobre la desembocadura del Amazonas y 5° al sur del fuerte de San Jorge de Mina –hoy Elmina–, en Africa; y el trópico sobre la ría africana de Villacisneros. El hecho significó en 1500 un notable progreso para la determinación de la latitud en las cartas, pues aunque la de Cosa carecía de la graduación necesaria para medirla sobre un meridiano, se podían hallar latitudes con origen en la línea ecuatorial sin necesidad de recurrir, como era habitual, a la latitud de un lugar conocido sumándole o restando la diferencia de latitud del punto cuya latitud se quería hallar. La carta de Juan de la Cosa fue el paso previo para la inclusión de escalas de latitudes en las cartas portulanas ulteriores, de las que el primer ejemplo conocido es la anónima denominada de King-Hamy, de c.1502.

Las latitudes en la carta de Juan de la Cosa se pueden calcular mediante un módulo de conversión de las medidas itinerarias –lineales– en angulares y viceversa. Este módulo es la razón matemática entre el grado de círculo máximo utilizado por el autor y la medida de la milla romana; para hallarlo hasta dividir el número de millas medidas en la carta –1650– que separan al Ecuador del trópico de Cáncer por los 23°,5 que median entre ambos. Se obtiene así la relación de 70 millas por grado, equivalentes a 17,5 leguas –de 4 millas– por grado, distinto del utilizado por Cristóbal Colón que, como se ha dicho, era de 14 2/3 leguas por grado, o sea de 56 2/3 millas cada grado. El módulo podría haberse deducido dividiendo por 3° las 210 millas medidas en la carta entre cabo San Vicente y el centro de la isla Berlinga mayor, supuestamente situados ambos en un mismo meridiano[1].

Con este módulo se obtienen las latitudes exactas –menores de 1° de error– de los siguientes lugares Cabo Finisterre, Lisboa, cabo de San Vicente, Gran Canaria, Cabo Verde, San Jorge de Mina, San Miguel de las islas Azores. En el Mediterráneo, donde la navegación

[1]Hoy sabemos que los 3° de diferencia de latitud entre ambos puntos no es exacta, ni están sobre un mismo meridiano, pero entonces se creía que cumplían estas condiciones. Queremos significar que las medidas de distancias a las que hacemos referencia se tomaron sobre la carta original aprovechando la circunstancia de haberla extraído de su estuche protector hermético cuando se llevó al Museo del Prado para el estudio de sus materiales de soporte y pintura. Las medidas tomadas en cartas reproducidas suelen arrojar un módulo ligeramente más pequeño.

se realizaba por estima, es decir por rumbo y distancias, las diferencias entre las latitudes medidas en la carta y las verdaderas son mayores, pero ello se debe a los efectos no corregidos de la declinación magnética sobre las agujas de marear y el consiguiente giro –de unos 10° a la izquierda– que este fenómeno originaba en la representación de la geografía mediterránea. En efecto, si las latitudes se miden a partir de la línea ecuatorial girada esos 10° en sentido contrario, las diferencias obtenidas son sensiblemente menores, del orden de 1°.

En los lugares de mayor latitud como la costa sur de Inglaterra aparecen con errores más acusados: en este caso la latitud medida en la carta da un valor de 55° cuando debiera ser de 50°. En Africa las diferencias de la latitud de los lugares más alejados al norte y al sur de la línea ecuatorial son grandes: la de cabo Bon en la carta es de 42°,8 siendo la real de 37°, y las del cabo de Buena Esperanza de 27°,3 y 34°,3 respectivamente. En el sentido este-oeste las medidas litinerarias son excesivas en un 16% en el trópico de Cáncer y de un 9% en la línea ecuatorial.

Los errores en latitud son notables en las grandes islas del mar Caribe, sobre todo en Cuba –11°,7– y en el cabo de la Vela, en tierra firme –5°,7–, a pesar de hallarse geográficamente situadas en latitudes bajas donde la distorsión gráfica en la carta debe ser menor que en las latitudes altas. Ello se debe a considerarlas situadas en un principio al oeste de las islas Canarias según la teoría de Cristóbal Colón y a cálculos posteriores que dieron una latitud de 27° para la Española. El efecto de la declinación –de sentido noroeste en esta región– sobre la aguja de marear contribuyó sin duda a situar las islas falsamente en la carta. En latitudes al sur del cabo de la Vela, donde los gradientes magnéticos eran mucho menores las latitudes medidas en la carta son casi exactas. En esa exactitud influyó también la proximidad a la línea equinocial. Se exceptúa la latitud de Fortaleza –Brasil– situada con 6° de error.

Por último cabe añadir, respecto a los errores cometidos en la medida de la latitud, que éstos no sólo se deben a la falta de datos posteriores contrastados mediante la observación reiterada y sucesiva de nuevos rumbos y distancias que hubieran permitido al autor la introducción de correcciones en la carta, sino también al equívoco conceptual de manejar medidas en una escala de grados de igual dimensión, que, obviamente, atenta contra la conservación de la isogonalidad en ella.

Las tierras descubiertas al norte de las Antillas

Juan de la Cosa jalona con cinco banderas –que representan el estandarte real de Enrique VII de Inglaterra– la costa descubierta pr Juan Caboto en 1497, sensiblemente orientada en sentido este-oeste. En el tramo levantino de esta costa, comprendida entre la primera y cuarta banderas, se escriben veinte topónimos mientras que en el limitado por las dos últimas banderas sólo figura la leyenda *mar descubierto por ingleses*. La escritura de topónimos en la carta denota que su autor tuvo acceso a alguna copia del diseño geográfico elaborado durante el viaje de Caboto: bien fuera la copia que adquirió el embajador Pedro de Ayala[1], o la que el mercader inglés John Day envió con una misiva a Cristóbal Colón en el otoño-invierno de 1497[2], ambas copias desconocidas en nuestros días.

Otra fuente informativa coetánea del viaje de Caboto es una carta que el mercader veneciano Lorenzo Pasqualigo escribió el 23 de agosto de 1497 a su hermano comunicándole que Caboto había *descubierto tierra firme alejada 700 leguas, la cual es el país del Gran Khan, y lo ha bojeado en 300 leguas*[3]. Este testimonio, además de dar una idea de las distancias navegadas por Caboto, afirma la creencia de que las tierras descubiertas por éste pertenecen al Gran Khan, es decir son asiáticas.

La misiva de John Day a Colón proporciona razones que dan a entender por qué Juan de la Cosa dibujó un perfil tan peculiar de la costa visitada por Caboto, en nada semejante a ningún tramo costero de los existentes en aquella región. Dice Day: *berá dónde fue la primera vista porque a la buelta se falló la mayor parte de la tierra que descubrió; y así sabrá Vuestra Señoría que el cabo más cercano a Irlanda está MDCCC millas al hoest de cabo Dursel que es en Irlanda y la parte más baxa de la isla de las Siete Cibdades está al hoest del río de Bordeos;* y más adelante añade que hubo una *tormenta, que sería dos o tres días antes de fallar la tierra; y yendo tan abante le falesçió en el aguja de marear el punto del norte, que se le desconçertó dos puntos por bajo*[4].

El trazado de esta costa en sentido este-oeste y la discrepancia en

[1]Archivo General de Simancas, Patronato Real, 52-166, I y II descifrado.
[2]Archivo General de Simancas, Estado, Autógrafos 103, reproducida por Juan Gil y Consuelo Varela en *Cartas de Particulares a Colón y relaciones coetáneas*, págs. 267-269.
[3]John T. Juricek, *John Cabot's first voyage*, «The Smitsonian Journal of History», volumen 2, 1967-1968.
[4]Reproducida por Juan Gil y Consuelo Varela, op. cit.

las distancias utilizadas para situarla en la carta con las indicadas por Pasqualigo inducen a suponer que el navegante santoñés se valió de la copia gráfica que acompañaba a alguna de las misivas de Pedro de Ayala o de John Day, pues si hubiera conocido la misiva de Day, como piloto entendido en su profesión, hubiera trazado la costa corregida del error de la aguja de marear. En este sentido es significativo el dato relativo a la *isla de las Siete Cibdades,* situada al *hoest del río de Bordeos,* identificada por Caboto con la isla de Cabo Bretón, representada por Juan de la Cosa mediante una isla pintada de color rojo situada al oeste de la última bandera. La carta de Juan de la Cosa es, pues, una fuente original de datos referentes la expedición de Caboto de cuyo estudio detallado y comparativo con otros documentos pueden deducirse consecuencias muy ilustrativas del viaje del navegante veneciano[1], que confirma la adecuación de la geografía de la región explorada representada en la carta con el conocimiento que se tenía de ella en el año 1500, a pesar de las notables deformidades que presenta.

Sea cual fuere la información recibida Juan de la Cosa, éste situó el cabo más oriental de la tierra descubierta a 1.500 millas –325 leguas– al oeste del cabo Dursel y la limita por el oeste con una bandera situada a 1.750 millas –438 leguas– de dicho cabo, de modo que si la expedición de Caboto rebasó hacia poniente este último jalón, en la carta no se registra el hecho con detalle. Estas distancias no se ajustan a las dadas por Pasqualigo y corresponden a un tramo de costa cuya longitud es mucho mayor de la que debió ser en la realidad. La orientación de la costa en dirección este-oeste se explica con los *dos puntos* –dos cuartas, 22°,5– de error indicados por la aguja magnética, imputado a la tormenta acaecida antes de avistar tierra –según escribe Day–, error que más bien debió ser producido por el efecto de la declinación magnética, muy acusado en aquella región de la tierra, donde la proximidad del polo magnético origina notables gradientes en el campo de líneas de fuerza magnéticas.

Debido a la falsa indicación de la aguja de marear Juan Caboto trazó la costa en la carta dibujada durante el viaje en la dirección errónea del este-oeste, es decir con un giro de dos cuartas en sentido dextrógiro. Si para compensar ese efecto de la declinación magnética se gira el dibujo de la costa hacia la izquierda en la misma cuantía, la orientación adquirida es, aproximadamente, la del este-

[1]John T. Juricek en el citado *John Cabot's first voyage,* del que discrepamos en algunos extemos, estudia esta cuestión con acierto y claridad.

nordeste, que realmente tiene desde cabo Race hasta cabo Cod pasando por cabo Sable.

En la carta no aparecen indicios del viaje realizado por Caboto en 1498, del cual Juan de la Cosa no debió tener noticia ni antes ni después de 1500. En aquel año Juan Caboto y su hijo Sebastián –futuro piloto mayor de la casa de la Contratación de Sevilla– recorrieron las costas del noroeste atlántico desde Groenlandia hasta Nueva Inglaterra, de las cuales no hay rastro en la carta de Juan de la Cosa, dado que desde la pequeña *Y. Verde* hacia el norte el trazado de la costa es convencional; no hay en ella nombre alguno escrito que indique cualquier clase de identificación, salvo la de antiguo conocida isla de Islandia, pintada al noroeste de Irlanda. Tampoco recogen información del segundo viaje de Caboto las cartas de Cantino, Caverio, King Hamy, Oliveriana de Pesaro y Kunstman II, posteriores a la de Juan de la Cosa entre dos y seis años.

El trazado de la costa situada al oeste de la última banderola hasta la viñeta de San Cristóbal responde a un perfil convencional en el que el autor trató de componer la geografía de los recientes descubrimientos con la idea que se tenía entonces del litoral levantino de Asia. Este perfil aparece representado en el globo de Martin Behaim –de 1487-1492– y en él se aprecia una península en la costa de Cathay, frontera a la isla de Cipango. Esa península que Juan de la Cosa acomodó al trazado de la nueva costa llevó a más de un erudito a identificarla con la península de la Florida que, como es sabido, la descubrió Ponce de León en 1512, acompañado por el piloto Antón de Alaminos que la consideró en este viaje como una isla.

La isla de Cuba, islas adyancentes, «tierra firme» y Brasil

El mayor interés testimonial de la carta de Juan de la Cosa reside en la primacía de la representación geográfica de las grandes y pequeñas islas del Caribe y de la tierra descubierta al sur de las mismas desde el tercer viaje de Colón hasta la época de elaboración de la carta.

Después de los viajes de descubrimiento y rescate realizados después del tercero de Colón –1498– y antes del de Bastidas-Juan de la Cosa –1501–, la consideración de insularidad de la *tierra infinita* que dijo haber hallado entonces el Almirante del Mar Océano[1],

[1]Carta relación del tercer viaje de descubrimiento, transcrita por Antonio Rumeu de Armas en el *Manuscrito el Libro Copiador de Cristóbal Colón,* tomo II, pág. 562.

queda en entredicho con la continuidad que confiere la viñeta de San Cristóbal a las costas de las Indias del norte y del sur del archipiélago antillano.

Los errores y aciertos en el trazado en la carta de la región del Caribe, islas y costa meridional de este mar se aprecian superponiendo su figura sobre la correspondiente representación geográfica mercatoriana –reducidas ambas a una escala conveniente– de modo que coincidan los respectivos ejes de alineación de las islas de Cuba, Española, Puerto Rico y Guadalupe de ambas figuras, conservando al mismo tiempo la distancia –sensiblemente igual en ellas– existente entre la isla de Gran Canaria, lugar habitual de partida de las naves antes de cruzar el *golfo*, y la isla de Guadalupe, punto de recalada de las Indias antes de penetrar en el mar Caribe.

En esta superposición se visualizan las similitudes en el trazado de unas porciones de costa, las grandes diferencias que hay en otras, los errores en las distancias, y los desajustes entre las latitudes de los lugares representados y las reales. El giro de 11° a la izquierda que se ha de dar a la figura trazada por Juan de la Cosa para compensar los efectos de la declinación magnética reduce sensiblemente los errores en latitud si ésta se mide respecto de la línea equinocial real en vez de hacerlo sobre la de la misma carta.

La representación de Cuba como una isla es, sin duda, una novedad informativa de la geografía indiana cuando privaba la creencia de que formaba parte de la tierra firme asiática. La singularidad de dibujar a Cuba como una isla fue motivo para que algunos eruditos trataran de restar crédito cronológico a la carta sin detenerse demasiado a considerar que desde un principio hubo voces discrepantes con la idea peninsular que defendía el Almirante, como lo fue la del abad de Luxera –o Lucena– que aseguró desde un principio que Cuba era una isla y así se lo explicaron en 1493 a Juan II de Portugal dos de los indicios que Colón traía a España cuando la *Pinta* recaló en Lisboa después de su primer viaje, valiéndose de *una escudilla de habas* para explicar la disposición de las islas del archipiélago[2]. Tampoco repararon los críticos discrepantes con la legitimidad cronológica de la carta, que aducían no haber sido bojeada hasta 1509 por Sebastián de Ocampo, en que la misión que le confió Ovando no era la de comprobar si era o no isla, sino la de

[1]En 1502 y en 1504 las cartas de Cantino y Caverio presentaban también una Cuba insular, denominada equivocadamente Isabela, y nadie objetó la certeza de tal realidad.
[2]Bartolomé de las Casas, *Historia de las Indias*, cap. LXXIV.

tentar si por vía de paz se podría poblar de cristianos la «isla» de Cuba[1] pues el propósito del gobernador de la Española era el de colonizarla.

Por otra parte, se sabe que Juan de la Cosa navegó en misiones de descubrimiento y rescate mientras estuvo a las órdenes de Colón en su segundo viaje hasta su regreso a España en 1496[2] y durante esos años adquirió conocimientos y noticias de la geografía marítima de la región caribeña, desoidas por muchos, incluidos los hermanos Colón, defensores a ultranza de la continentalidad de Cuba.

El singular perfil dado por Juan de la Cosa a la región occidental de Cuba en forma de bucle pone de manifiesto las caídas de rumbo hacia el *suduest y oest*[3] hechas en la última singladura de recorrido antes de que el Almirante decidiera abandonar el bojeo costero cuando en 1494 reconoció con Colón la costa sur cubana en compañía de Juan de la Cosa, a la sazón maestro de hacer cartas del Almirante. La notable influencia sobre la aguja de marear de la declinación magnética la hizo indicar rumbos con errores muy acusados que se tradujeron en un perfil de la costa sur de la isla muy alejado del verdadero.

Respecto a la porción nordoccidental de la costa, Juan de la Cosa no llegó a reconocerla en 1500 en el viaje de regreso a España de la expedición de Hojeda y la falta de información comprobada sobre ese tramo del litoral le llevó a representarlo con un trazo convencional. Basta observar ese perfil de la costa para darse cuenta de que se trata de diseño, que contrasta con la exactitud del dibujo de la costa de la región oriental de la isla.

En opinión de algún erudito, la semejanza con la geografía real del trazado de la costa de tierra firme representada al oeste del cabo de la Vela –último jalón de este litoral reconocido por Hojeda, Juan de la Cosa y Vespucio en su viaje de 1499 y 1500– denota evidencias de haber sido modificado con posterioridad. Sin embargo, la comparación pictórica de esa porción de la costa occidental de la península de Coquibacoa –Guajira– con los mapas actuales deja muy mal parada esa pretendida similitud. Si se mide la

[1]Gonzalo Fernández de Oviedo, *Historia general y natural de las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano*, libro XVII, cap. III, edición de 1851.
[2]*Manuscrito del libro Copiador de Cristóbal Colón*, tomo II, transcrito por Antonio Rumeu de Armas, págs. 537-538, Madrid 1989.
[3]Testimonio de Juan de la Cosa en el acta de Pérez de Luna.

distancia entre ese cabo y la posición de la bandera de Castilla dibujada en el saliente de costa situado más al oeste se comprueba que éste es el actual cabo de la Aguja, situado muy afuera de la península de Coquibacoa. Si esto es así, la pequeña bahía del sudoeste de Guajira, limitando el istmo por la parte de poniente, resulta ser la bahía de Santa Marta, que en nada se parece en la forma ni en la posición, pese a que los expedicionarios llegaron a *tomar tierra ocho leguas encima de donde está agora la población de Santa Marta*[1]. Ni la bahía de Santa Marta, ni la posición del cabo de la Aguja, ni el de la Vela, ni las latitudes respectivas se asemejan remotamente a la realidad.

En todo caso, las contradicciones que tendrían que resolver quienes aceptan la existencia de alguna corrección en la carta, posterior a 1500, es la de por qué no figura en ella la toponimia utilizada por el mismo Juan de la Cosa y Bastidas durante el reconocimiento de la costa en cuestión en la expedición que ambos realizaron en 1501; y por qué en la toponimia de la Española no figura el nombre de la ciudad de Santo Domingo fundada por Bartolomé Colón en 1496.

La falta de exactitud en el trazado geográfico del área del Caribe se remata con la presencia de las grandes islas situadas al azar, convencionalmente, conforme a la idea cosmográfica de la época respecto a la región de Asia que se creía estar visitando en ese viaje. El gran promontorio de Coquibacoa, representado en forma de península cuando en varios testimonios de partícipes en el viaje lo consideraban una isla puede parecer inexplicable si no se tiene en cuenta la experiencia profesional como piloto y cartógrafo de Juan de la Cosa, su práctica en el entendimiento con los indígenas y la inexistencia de hileros de agua en la parte meridional de la península de Coquibacoa que pudieron llevarle a pensar en la continuidad de istmo cuando los inexpertos pensaronn en el aislamiento de esa porción de tierras bajas, aparentemente rodeadas de agua.

La representación de la costa comprendía entre esta península de Coquibacoa y la desembocadura del Orinoco difiere de la real en sus proporciones. Desde este río hacia el este el trazado del litoral aparece francamente desorientado, mostrando una acusada caída hacia el sur que se corrige *grosso modo* a partir de la desembocadura del Amazonas hasta el lugar denominado *p. fermoso* en la

[1]Gonzalo Fernández de Oviedo, *Historia general de las Indias*, libro III, cap. VIII.

carta, actual río Acarú. Además de la gran desproporción en las distancias, mayores las de la carta que las reales, desde este lugar hasta el cabo saliente donde figura escrita la leyenda *estecauo sedescubrio en ano de mil y CCCCXCIX por castilla syendo descobridor vicentians* la divergencia entre las orientaciones costeras de la carta y las reales vuelve a ser grande hasta convertirse en un trazado hipotético con una curvatura del litoral de dirección oeste, falto de topónimos, pero mostrando el nombre de *Poniente*, indicativo de la creencia de un paso al Indico, al Sinus Magnus, conforme dio a entender Américo Vespucio en su carta del 18 de julio de 1500 a Lorenzo di Pier Francesco de Medici al expresarle que tenía la intención *de ver si podía dar la vuelta a un cabo de tierra, que Tolomeo llama el Cabo Cattegara, que está unido al Gran Golfo*[1]. Porque no cabe olvidar que Vespucio, Hojeda y Juan de la Cosa creyeron tener ante sus ojos la tierra firme asiática en la costa de la península sudoriental del continente y les parecía factible poder remontar su cabo más meridional y se vieron obligados a abandonar el intento a causa de la corriente y fuerte viento contrarios que les hizo volver atrás en el lugar donde aparecen pintadas en la carta las dos carabelas que componían la escuadrilla exploradora de Hojeda.

Las dos islas atlánticas pintadas frente al saliente oriental de la costa de Brasil –una en color verde, la otra esbozado el perfil– dieron lugar a interpretaciones falsas por parte de algunos hipercríticos suponiéndolas del grupo de las islas de Santa Bárbara, es decir del archipiélago de los Abrolhos; incluso se pensó que una de ellas pudiera ser la isla Trinidad a pensar de estar dibujada a 600 millas de la costa. Pero en realidad una y otra se refieren a la misma idea del autor de presentar, como está escrito en la carta, la *isla descubierta por Portugal*, es decir la tierra hallada por Álvarez Cabral –a finales de abril de 1500–, reconocida en un principio como isla, bautizada isla de la Vera Cruz.

Estas islas estrafalarias son, a nuestro modo de ver, un certificado acreditativo de la autenticidad cronológica de la carta si en ella no figurara el año de su elaboración. Juan de la Cosa debió tener noticia del descubrimiento de Cabral cuando culminaba su trabajo en la carta a finales de 1500 y situó una isla frente a la costa, más al sur de las tierras reconocidas por Pinzón y Lepe y junto a ella trazó otra isla tratando de esbozar el perfil de los fondeaderos del

[1]Américo Vespucio, *El Nuevo Mundo*, compilación de cartas hechas por Roberto Levillier, Buenos Aires 1951, pág. 99.

Monte Pascoal y Puerto Seguro, donde Cabral buscó refugio del temporal que capearon las naves de su flota. Si Juan de la Cosa hubiera confeccionado su carta después de 1500 esas islas extrañas –reconocidas luego como pertenecientes a la costa de Brasil– no figurarían en ella. El interés que los hallazgos de nuevas tierras despertaba en la corte castellana movió a Juan de la Cosa a incluir en su carta el descubrimiento de Cabral directamente implicado en la cuestión divisoria del Tratado de Tordesillas.

Otra de las lucubraciones contradictorias a que dio lugar la carta fue la presencia de las *islas tausens montilos etiopicas oceanas*, situadas más próximas a la costa de Africa que a la de Brasil, identificadas por algún estudioso con las de Tristán de Cunha descubiertas en 1505; confusión ésta inexplicable dado que la distancia y el adjetivo «etiópicas» las ligan geográficamente al continente negro. En todo caso habría que identificarlas con la isla de Santa Helena, incluida en la carta en base a la información utilizada para trazar los perfiles del Viejo Mundo, lo mismo que el archipiélago situado al noroeste de estas islas, denominado *islas tibias etiopicas*, posiblemente referido a la isla de San Mateo.

Africa

El interés que despierta la carta de Juan de la Cosa por ofrecer la primera representación geográfica *realista* de las tierras descubiertas a poniente del Océano no debe empañar el de la primacía de representar el continente africano de forma muy aproximada a la realidad, orientado en dirección general norte-sur, lo que no sucedía en cartas anteriores como las de Henricus Martellus de 1490 y 1492. En este sentido la carta de Juan de la Cosa señala el abandono definitivo de la tendencia heredada de Ptolomeo de representar la masa terrestre de Africa afectada de un giro hacia el sudeste como reminiscencia de la supuesta unión con Asia mediante un istmo larguísimo, conforme al criterio de Ptolomeo.

Este mérito y la notable densidad de topónimos que ilustran las costas africanas del este y del oeste no se lo resta la deformidad que presentan las costas meridional y levantina del continente. El error cometido por Juan de la Cosa en el trazado de esas costas quedó subsanado en la carta de Cantino, cuyos perfiles costeros son mucho más precisos gracias a la recepción de nuevas informaciones por parte del autor de esta carta, procedentes de viajes posteriores al de Vasco de Gama, del que el cartógrafo cántabro tuvo información primigenia.

La evolución de la representación de la geografía de Africa hasta alcanzar una figura de trazado realista partió de la vieja idea ptolemaica de un mar Indico mediterráneo y progresó hasta confirmarse su apertura cuando Bartolomé Dias descubrió el cabo de Buena Esperanza. Ese progreso se manifiesta gráficamente en una sucesión cronológica de mapas, fundamentados en una geografía especulativa, anteriores a los de Henricus Martellus y a la carta de Juan de la Cosa cuales son[1]: el mapa de Petrus Vesconte –c. 1320–, que desechaba el concepto de un mar Indico cerrado y separa el sur de Africa del sur de Asia; el de Andrea Bianco –1436; el de Andreas Walsperger –1448–; el atribuido a Toscanelli –1457; el de Fra Mauro –c.1459; el de Henricus Martellus –c.1490; el célebre globo de Martin Behaim –1492– que reproduce un perfil de Africa casi coincidente con el anterior; y el de Francisco Roselli, asimismo trazado antes de año 1500; todos ellos son mapas circulares salvo el de Toscanelli, elíptico, el Martellus cordiforme y en forma de esfera el de Behaim.

En comparación con todos esos mapas la carta de Juan de la Cosa significa un gran paso adelante en la concepción cosmográfica del mundo ptolemaico modificado por las aportaciones intuitivas de Toscanelli y Martín Behaim y, en particular, por la experiencia adquirida por los pilotos portugueses en la exploración de las costas africanas en el primer viaje a la India de Vasco de Gama en 1497 por el cabo de Buena Esperanza. La experiencia precaria acopiada en ese viaje sobre la geografía de las costas del sur y del este de Africa, como producto de una sola navegación, se tradujo gráficamente en la carta de Juan de la Cosa en las deformidades apreciables a simple vista en la orientación norte-sur de la mayor parte de la costa oriental y en la omisión del saliente del cabo del Guardafuí que denota un trazado de costa hipotético a partir del último lugar reconocido por los pilotos de Vasco de Gama cuando perdieron de vista la costa africana a la altura de Mogadisco para cruzar el golfo arábigo hasta Calicut[2].

El origen de la carta de Juan de la Cosa

Una carta universal como la de Juan de la Cosa, que contiene los descubrimientos geográficos más recientes de su época, orlada con

[1]Esos mapas están recogidos en la obra de Carlos Sanz, *Ciento noventa mapas antiguos*.

[2]Después de remontar el cabo de Buena Esperanza hasta Mogadisco la navegación se realizó con ayuda de pilotos indígenas conocedores de los distintos tramos de costa.

rosas de vientos, estampas y multitud de figuras humanas y animales es una obra de trazado laborioso, sin duda realizado para información de algún personaje relevante. La representación de la geografía del orbe conocido da a la carta un valor ilustrativo muy superior al de la geografía circunscrita a las Indias, hecho de gran interés significativo si se tiene en cuenta que en la fecha de terminación de la carta Portugal ya había establecido relaciones mercantiles con la India surcando la derrota del cabo de Buena Esperanza, a través del Indico, y el monarca español estaba deseoso de enviar a sus navegantes en busca de un acceso a ese océano por la vía de poniente para no vulnerar el tratado de Tordesillas.

Ciertamente, la Corona castellana adoptó una nueva política en la ordenación de las expediciones a las Indias después del tercer viaje de Colón cuando –en 1498– el monarca liberalizó la participación en los descubrimientos suprimiendo el monopolio exploratorio ejercido hasta entonces por el Almirante del Mar Océano. Fue ésta también una decisión orientada a resolver cuestiones de administración interna y de amenazas externas. Los asuntos indianos requerían tanto un nuevo planteamiento político con vistas a asegurar la pertenencia de las tierras descubiertas frente a las apetencias extranjeras[1], como la aplicación de nuevos esfuerzos de exploración en lugares determinados de la geografía indiana. Para adoptar las líneas de acción consecuentes con esa política se requería visualizar una iagen general del mundo sobre una carta y nadie era más indicado para proporcionarla que Juan de la Cosa, piloto y cartógrafo, considerado como el mejor conocedor de la geografía de las Indias occidentales, que últimamente había recorrido –en la expedición de Hojeda– 700 leguas de costas de la tierra firme.

A los conocimientos geográficos vigentes en la época y a los adquiridos por sí mismo durante los años que navegó con Colón y en el citado viaje con Hojeda, Juan de la Cosa agregó en su carta los descubrimientos de Juan Caboto en su viaje a las tierras *asiáticas* ubicadas en el océano al norte de Cuba y de la Española, los de Vicente Yáñez Pinzón y Diego de Lepe, el hallazgo de tierra de Pedro Alvares Cabral y las noticias facilitadas por los pilotos de la flota de Vasco de Gama. Con la información geográfica acopiada en todos estos viajes y en base a los conocimientos generales de la

[1]En la corte se tenía noticias de la presencia de naves portuguesas e inglesas en las costas de la tierra firme y se temía el establecimiento de enclaves intrusos en los territorios de competencia castellana conforme al tratado de Tordesillas.

geografía del Viejo Mundo en su época, Juan de la Cosa compuso una carta mapamundi que contenía la más completa y actual representación geográfica de la Tierra conocida en Europa a finales de 1500 y comienzos de 1501.

Se ignora con exactitud cuando se le encargó a Juan de la Cosa la elaboración de la carta[1], pero hay razones suficientes para pensar que la asociación de éste con Rodrigo de Bastidas[2] para explorar al oeste de Coquibacoa, tras el regreso de la Cosa a Sevilla de su viaje con Hojeda, fue el motivo inicial del trabajo cartográfico del piloto santoñés. Pero la llegada de Colón a Cádiz, encadenado por orden de Bobadilla, y su ofrecimiento para reanudar las actividades exploradoras[3], cuando recuperado el favor de los Reyes lo recibieron en Granada en diciembre de 1500[4] –como el Almirante *mostraba querer ir a descubrir de nuevo, los reyes se lo agradecieron y comenzaron a tratar dello y exhortalle que lo pusiese en obra,* escribe Bartolomé de las Casas[5]–, hizo reconsiderar al Rey y a Rodríguez de Fonseca los planes de exploración previstos –el de Bastidas y el de Vélez de Mendoza–, y fue entonces cuando a Juan de la Cosa se le debió ordenar la ampliación de su obra, que acabó antes de emprender el viaje con Bastidas en octubre de 1501. Este límite de tiempo no contradice la data de 1500 escrita en la carta porque era habitual fechar las obras con el año de su comienzo.

La propuesta de Colón de buscar un *estrecho de mar en el paraje del puerto del Retrete, que agora es el Nombre de Dios*[6] indujo a Fernando el Católico a aceptar la oferta colaboradora del Almirante del Mar Océano; la de su cuarto viaje –y último–, acompañado de su hermano Bartolomé y su hijo Hernando. El monarca tomó su tiempo para decidir la partida del Almirante 9 de mayo de 1502, casi año y medio después de ser recibido en Granada, en espera de que partieran Bastidas y Juan de la Cosa para explorar el oeste de Coquibacoa, puesto que el viaje de Colón formaba parte de un amplio programa de viajes de descubrimiento y rescate a las Indias;

[1]El secreto con que se trazó y manejó después esta carta por el limitado número de personas que tuvieron acceso a ella borró en su origen toda referencia posterior a tan trascendental documento.

[2]Bastidas firmó el asiento de la expedición el 5 de junio de 1500.

[3]Según Bartolomé de Las Casas en la *Historia de las Indias,* (libr I, cap. CLXXXI), Cristóbal Colón sus hermanos llegaron a Cádiz-apresados por orden de Bobadilla– entre el 20 y el 25 de noviembre de 1500

[4]El 17 de diciembre, Hernando Colón, *Historia del Almirante,* cap. LXXXII; Bartolomé de Las Casas, op. cit. libro I, caps. CLXXXI y CLXXXII.

[5]Bartolomé de Las Casas, op. cit., libro II, cap. IV.

[6]Bartolomé de Las Casas, op. cit., libro II, cap. IV, pág. 217.

el citado de Bastidas-Juan de la Cosa[1], el de Alonso Vélez de Mendoza[2], asociado con Luis Guerra y el del mismo Almirante. De todos esos viajes guardan estrecha relación en el tiempo y en el espacio los de Bastidas-la Cosa y Colón realizados sucesivamente en regiones costeras contiguas del sudoeste y este del mar Caribe.

Además del propósito ordenador de los viajes, dos detalles destacados en la carta muestran los objetivos previstos que concretamente debía alcanzar Colón: la viñeta con la imagen de San Cristóbal y la llamativa representación gráfica de isla de Taprobana, que capta de inmediato la atención del observador. Dibujada en forma triangular –de cúspide–, pintada con color verde en medio de un enjambre de islas de dibujo convencional, situada en la posición que Ptolomeo da en su *Cosmographia* –126° al este de las islas Canarias y sobre la línea equinocial, al sur de la India–, la isla de Taprobana llamó siempre la atención de Cristóbal Colón según se deduce de las acotaciones marginales en los dos capítulos de la *Historia Natural* de Plinio que se refieren a esta isla[3].

La estampa de San Cristóbal, más que una mera alegoría a los trabajos futuros del Almirante, señala precisamente la región geográfica donde éste había de buscar el paso al Indico, mar por el que Marco Polo navegó desde Cathay a la India navegando por poniente de Cipango: indica el primer objetivo del Almirante, el hallazgo del paso al Indico; y la isla de Taprobana el segundo objetivo de la expedición, el lugar donde el oro, la plata y las piedras preciosas se encontraban en su mismo *nacimiento*, conforme se le indicaba a Colón en la *Instrucción* para el viaje[4].

Las posiciones de la figura de San Cristóbal y la isla de Taprobana justifican, pues, la razón de la universalidad de la carta. En dirección a occidente, señalada por estos dos lugares, deberían navegar Colón y sus hombres para buscar el acceso marítimo y el lugar de emplazamiento de las riquezas orientales. Luego trataría de enlazar con el capitán el mando de las naves del rey portugués

[1]*CoDoIn América*, tomo II, págs. 362-366.
[2]Archivo General de Simancas, Cámara de Castilla, Libro de Cédulas IV, fols. 103-104 (Demetrio Ramos en *Los viajes españoles de descubrimiento y rescate*, págs. 429-431); y capitulación complementaria de los días 20, 21 y 22 de agosto de 1500 (*CoDoIn América* tomo XXXVIII, págs. 441-450); L. A. Vigneras, *El viaje al Brasil de Alonso Vélez de Mendoza y Luis Guerra (1500-1501)*, «Anuario de Estudios Americanos», tomo XIV, 1958.
[3]Juan Gil, *Mitos y utopías del descubrimiento*, tomo I, cap. IV, Alianza Universidad, Madrid 1989.
[4]Transcrita por Martín Fernández de Navarrete, *Colección de los viajes y descubrimientos*, tomo I, pág. 279.

llegadas a la India por la ruta de levante por el cabo de Buena Esperanza; y en previsión de este encuentro se le entregó al Almirante del Mar Océano una real cédula solicitando la colaboración del capitán súbdito del rey Manuel[1] –yerno de los Reyes Católicos–, notificado previamente del propósito de sus suegros.

Sería interesante saber quién indicó a Juan de la Cosa los fines del último viaje de Colón. Es ésta una cuestión árdua de dilucidar dada la falta de documentos relativos a este tema, mas lo cierto es que al piloto santoñés no le faltaron vías informativas para conocerlos. Seguramente se los anunció Juan Rodríguez de Fonseca, coordinador por delegación regia de los viajes de descubrimiento. Pero no cabe descartar que muy bien pudo él saberlos por boca del mismo Almirante en sus conversaciones durante durante las largas singladuras compartidas por ambos en los viajes que realizaron juntos –Cosa como maestre, piloto y maestro de hacer cartas–, o porque el mismo Colón le confiara sus ideas después de ser llevado preso a Cádiz.

La idea de Colón de explorar la costa a poniente de la que descubrió en su tercer viaje databa del año 1498, cuando abandonó el reconocimiento de la costa de Paria para dirigirse a Santo Domingo, y así lo comunicó a los Reyes en el relato de su viaje[2]. Pensaba entonces confiar la expedición exploradora a su hermano Bartolomé, pero los desafortunados acaecimientos que sumieron a la Española en el caos social y político y el apresamiento de los hermanos Colón por orden de Bobadilla y su traslado a España torció los designios del Almirante si bien las circunstancias hicieron que fuera él quien dirigiera la expedición que entonces pensaba organizar, no precisamente continuando el bojeo de la costa de Paria en dirección al oeste como pensaba, sino en una región mucho más occidental porque Hojeda, Juan de la Cosa y Rodrigo de Bastidas lo habían hecho ya.

Aunque la carta debió estar acabada mucho antes, el 9 de junio de 1501 todavía no estaba pergeñado el plan del cuarto viaje de Colón porque en esa fecha éste escribió a su amigo fray Gaspar Gorricio diciéndole que *en las cosas de Indisa se intende mas non hay fasta oy ninguna determinación*[3]. Al fin en el mes de octubre Colón partió de Granada hacia Sevilla para preparar la expedición,

[1]Bartolomé de las Casas op. cit., libro II, cap. IV.
[2]Martín Fernández de Navarrete, *Colección de los viajes*, pág. 264.
[3]Duquesa de Berwick, *Nuevos autógrafos*, pág. 16.

pero no se hizo a la mar hasta el mes de mayo de 1502. Antes –a finales de septiembre de 1501– zarparon Bastidas y Juan de la Cosa y exploraron la costa de tierra firme al oeste al cabo de la Vela hasta más allá del golfo de Urabá, justo hasta el lugar donde en la carta está el extremo sur de la estampa de San Cristóbal. No fue ésta una mera coincidencia geográfica, sino indicación del propósito de alcanzar el lugar señalado en la carta como la meta de los esfuerzos exploratorios planeados anticipadamente.

Colón no encontró el estrecho que buscaba –puesto que no existía– pero comprobó por sí mismo la continuidad de las costas indianas hasta entonces descubiertas entre los 32° de latitud sur y pasados los 16° de latitud norte. Por eso, cuando los indios de Veragua le hablaban del cercano mar que se hallaba a occidente, pensó que había llegado a la región opuesta del istmo donde se hallaba la mítica Cattigara. Pensó lo que tres años antes imaginaron Hojeda, Juan de la Cosa y Vespucio Cuando bojearon 700 leguas de costa de la que ya creían que era tierra firme asiática.

Todas las razones cronológicas y operativas aquí expresadas, incidentes todas en el origen y oportunidad del trazado de la carta de Juan de la Cosa, no son meras coincidencias sino fundamento para concluir que la elaboración de este singular documento obedeció a un designio trascendente, inspirado en el propósito de alcanzar unos fines políticos, geográficos y económicos, en circunstancias muy concretas.

RESUMEN

El artículo considera una de las primeras cartas que recogen los frutos de los primeros viajes de descubrimiento que tuvieron como objetivo América. Se estudian sus peculiaridades internas, sus orígenes, las condiciones en que se realizó y sus efectos en la comunidad cartográfica de la época.

ABSTRACT

The article studies one of the first maps presenting the results of the first discovery travels to America. It studies its inner peculiarities, origins, the conditions it was drawn and its influence on the period's cartographical community.

III
Crecimiento y Rehabilitación Urbana en Iberoamérica

LA CIUDAD DE SANTA FE DE GRANADA PRECEDENTE Y MODELO DEL URBANISMO HISPANOAMERICANO

José Luis Barea Ferrer*

INTRODUCCIÓN

Dentro del prodigioso juego de luces y sombras que, como balance de medio milenio, nos ofrece el mundo americano, la ciudad y lo urbano aparecen como protagonistas destacados de una liturgia histórica irrepetible cuyos perfiles andaluces fueron y serán decisivos.

América supuso para España tres motivaciones viscerales que podríamos resumirlas en tres palabras: conquistar, convertir y construir. Y la ciudad, que duda cabe, fue el instrumento, excusa y razón, origen y final de la tremenda convulsión histórica que fue el Descubrimiento. Desde 1492 existe una obsesión: descubrir y poblar. Los descubridores abrirán horizontes inéditos que permitirán que se vayan configurando los mapas físicos del Nuevo Mundo y los pobladores harán brotar las ciudades dentro de una fiebre fundacional que responderá, sin ningún género de dudas, a múltiples intereses.

Un español errante no era nadie. Un vecino de una ciudad, por el contrario, era el miembro de una comunidad con derechos de autogobierno, con personalidad jurídica para dirigirse a la Corona, con justificación legal para ejercer derechos políticos y económicos. Fundar, pues, equivale a existir; es reafirmarse frente a los demás y consolidarse. Por eso se funda para quedarse y afincarse, para identificarse con las tierras descubiertas, para satisfacer ambiciones históricas. Es, en definitiva, reconocerse y asirse a la tierra descu-

*Departamento de Historia Moderna y de América
Facultad de Filosofía y Letras
Universidad de Granada
Campus de Cartuja

bierta y, como consecuencia, medio milenio después y pese a la desaparición de numerosas ciudades y asentamientos creados por los españoles y a que otros crecieron hasta lo irreconocible, la claridad de conceptos que subyace y presidió las fundaciones hispanas sigue siendo válida, porque desde el principio esas ciudades fundadas para definir soberanías, echar raíces y crecer en los nuevos espacios, poseyeron unos rasgos físicos idénticos que se plasmaron esencialmente en su trazado reticular.

Tanto en Indias como en España, la fundación de ciudades es tarea exclusiva de reyes. Sólo el rey o quien tiene sus veces, puede conceder licencia para fundar ciudades y es el propio monarca quien únicamente «en señal de suprema dominación» otorga los títulos de las ciudades y villas, tal como se advierte a las Indias en 1559 y 1625 y recoge el gran jurista Juan de Solórzano en su *Política indiana*, publicada en Madrid en 1647.

En España la fundación de una nueva ciudad era un hecho infrecuente y únicamente se producía cuando esa ciudad se consideraba imprescindible para el fomento o la seguridad de una región, como ocurrió con Santa Fe en Granada.

En Indias la cosa era diferente pues el vacío urbano era evidente y al otro lado del Atlántico el modelo de tablero de ajedrez será el comúnmente utilizado, modelo que tiene unas claras raíces clásicas y renacentistas: calles paralelas que se entrecruzan formando manzanas cuadradas o rectangulares y plazas centrales como los campamentos romanos.

Este plano, como afirma Francisco de Solano, se difunde en América con tal fervor que aún hoy sigue siendo una sorpresa y una incógnita la exagerada devoción y confianza de los conquistadores y pobladores por este modelo, máxime si tenemos en cuenta que no era frecuente hallarlo en Europa y que el Consejo de Indias no emitió desde 1503 a 1573 ninguna instrucción urbanística que guiara a conquistadores y autoridades sobre formas urbanas determinadas.

¿De donde, pues, la difusión y popularidad de esta traza en damero? Indudablemente hay unos precedentes que abarcan desde las reflexiones de Vitrubio hasta los campamentos militares medievales, pero un buen número de especialistas, como Solano, González-Varcárcel, Galantay o Chueca Goitia, no dudan en considerar la ciudad de Santa Fe en Granada, como un precedente y claro modelo a seguir a la hora de fundar ciudades en el mundo americano,

siendo el plano de esa ciudad americana el resultado de conjugar las ideas humanísticas con la tradición del plano de ciudad militar adoptado en la Edad Media en todo el occidente europeo para las nuevas poblaciones. Aunque si bien es cierto que en España, país de remoto desarrollo urbano, no abunde mucho, se encuentra su traza, más o menos deformada, en algunas villas navarras de los siglos XII y XIII, como Puente la Reina o Viana, en la castellana Briviesca o, como antecedentes más próximos, en las urbes nacidas en el reinado de los Reyes Católicos: Foncea en Logroño, Puerto Real en Cádiz y, por último, Santa Fe en Granada. En esta última se retomará el diseño de los «castrum» con sus ejes cruzados, las cuatro puertas de acceso y un trazado ordenado de amanzanamiento rectangular, todos ellos elementos físicos que habrán genéricamente de estar presentes en el modelo indiano.

El nacimiento de Santa Fé

¿Cómo y de qué forma surge la granadina ciudad de Santa Fe que estaba destinada a convertirse en modelo urbano del Nuevo Mundo?

Era evidente que la guerra de Granada se estaba prolongando demasiado y que una ciudad rodeada de murallas y de la que «los mercaderes genoveses que en ella habitan aseguran unánimemente que es la más grande ciudad fortificada que existe bajo el sol», como nos relata Pedro Martir de Anglería, no podía ser conquistada por la fuerza sino por agotamiento.

No están muy conformes ni los cronistas ni los historiadores en el día exacto en que el rey Fernando estableció su campamento «cabe los Ojos de Huécar cerca de donde es oy Santa Fe». El anónimo continuador de la *Crónica de los Reyes Católicos*, de Hernando del Pulgar, lo fija en el 26 de abril de 1941, en lo que también coinciden Andrés Bernaldez y los cronistas de sucesos particulares que les siguen: Mármol y Carvajal, Pérez de Hita y Henriquez de Jorquera, así como historiadores y geógrafos más modernos, como Rodrigo Méndez Silva o Miguel de la Fuente.

La gran experiencia adquirida en los cercos de Loja, Málaga y Baza fué la principal consejera del Rey para instalar su campamento en aquel sitio que contaba con una indudable y magnífica situación estratégica, ya que por delante se encontraba una extensa llanura que llegaba a las mismas puertas de la ciudad de Granada, sirviéndole de punto de apoyo los montes de Sierra Elvira. Además,

sus comunicaciones con la retaguardia eran perfectas, pues por un camino directo estaba en contacto con Loja y su plaza fuerte de Alhama y por caminos que seguían en buen trecho la marcha del río Genil, se comunicaba con Pinos Puente, Moclín, Illora y Alcalá la Real, donde había quedado la reina Isabel, por lo que los abastecimientos estaban asegurados. Asimismo, su flanco sur también estaba guarnecido por los castillos de la Malahá, Gabia y Alhendín, por lo que ante ellos sólo se extendía la fértil Vega de Granada que se dominaba perfectamente desde el emplazamiento del campamento.

Es precisamente Alfonso de Palencia el que en su *Guerra de Granada* nos da las razones de la estrategia del Rey que, además, se comprenden fácilmente estudiando un poco la configuración del terreno, al no confiar única y exclusivamente en su ejército, sino también en asentar en un sitio estratégico el campamento que situaría lejos de la ciudad de Granada con lo que quitaría a su hueste el temor de que el enemigo pudiese atacar de improviso.

No hay tampoco unanimidad en los cronistas ni en los historiadores que posteriormente los interpretan, respecto a la determinación del sitio exacto que ocupó el campamento. Para Eladio de Lapresa, el historiador que más concienzudamente ha investigado los orígenes y erección de Santa Fe, está fuera de duda que lo que en la actualidad son las ruinas de la ermita de Santa Catalina, un kilómetro más cerca hacia Granada del actual caso urbano santafesino, era el centro del campamento. A favor de esta afirmación están, en primer lugar, las acordes manifestaciones de todos los cronistas que hablan del paraje conocido como los «Ojos de Huécar» y de la «Torre del Gozco» #antiguo baluarte musulman derribado por los cristianos con anterioridad y que se encontraba en este lugar# y sobre todo a través de un documento del Archivo de la Real Chancillería de Granada, encontrado por Lapresa, en el que los Reyes Católicos hacen donación a la ciudad de Santa Fe «del sitio donde nos tuvímos el real en la vega de Granada» siempre que se respetasen cierta cantidd de tierras donadas a la «ermita de Santa Catalina que está en el dicho sitio» (Lapresa, 1979, 26).

Dentro, pues, de esta extensa zona y junto a unas fuentes, el rey Fernando asienta su Real «plantando las tiendas en orden simétrico formando calles como una población» (Durán Lerchundi, 1893, 32), a cinco millas aproximadamente de Granada y cercando los campamentos convenientemente con fosos y trincheras que los protegiesen y al mismo tiempo mantuviese la disciplina y seguridad del

ejército y evitase las sorpresas y tremendas acometidas de la caballería nazarí.

En el campamento, dice Pedro Martir, «se levantaron tiendas y pabellones... y los que no podían otra cosa se construyeron chozas y cobertizos para defenderse del calor... entre las tiendas reales levantóse una torre de madera, de tres cuerpos, como aposento de los reyes, desde la cual se dominaba la extensión de toda la llanura» (Martir, 1530, Epis. 89). El marqués duque de Cádiz alhajaría este aposento con el rico pabellón de seda y oro que había usado en toda la conquista y una vez acabado de fortificar el campamento, la reina Isabel, el príncipe y la infanta Doña Juana, con su séquito de damas y caballeros, vinieron al real, según nos cita Andrés Bernaldez en su *Historia de los Reyes Católicos, Don Fernando y Doña Isabel* (Bernaldez, 1870, Cap. CI).

La llegada de las damas al campamento daría lugar a deliberaciones de los consejeros del Rey sobre si debían de permitir su entrada al Real, por considerar algunos su presencia perjudicial para las lides guerreras, aunque al final prevaleció la opinión de permitir la entrada a todo el séquito de la Reina, a la que, con su presencia junto al Rey, consideraban de buen presagio, como había ocurrido en los cercos de Málaga y Baza.

Terminada la fortificación del campamento, los aposentadores asignarían a cada jefe, según su grado, el lugar que habían de ocupar dentro de las defensas castrenses. Los centuriones montarían la vigilancia, las guardias y los centinelas y se escogerían ojeadores nocturnos que, conocedores del terreno, alternarían en las noches, lo más cerca posible de la ciudad de Granada, para observar si dentro de ella ocurría algún levantamiento militar.

El acontecimiento al que se le ha dado más importancia y trascendencia por los historiadores en general para justificar la creación de la ciudad de Santa Fe fué el incendio ocurrido en el Real en la noche del 14 de julio de 1491, acontecimiento que ha sido relatado minuciosamente por todos los que de la toma de Granada se ocuparon, llegándose a la conclusión de afirmar que por este motivo los Reyes Católicos hicieron erigir la ciudad de Santa Fe, para demostrar a los nazaríes su propósito de no marcharse hasta ver conquistada Granada.

Sin embargo el estudio crítico de las fuentes coetáneas y la exacta interpretación de lo que cuentan los cronistas, induce a no dar más valor al incidente que el ser simplemente el obligado

acicate para dar cima al propósito de los Reyes de construir una ciudad para «enfrentar a Granada», idea que, como nos refiere Alonso de Palencia en su *Guerra de Granada* y en carta al obispo de Astorga, Don Fernando había tenido desde el principio y «con propósito de ulterior defensa había comenzado a construir junto al campamento el simulacro de una ciudad que había de perdurar con el nombre de Santa Fe» (Palencia, 1909, 180).

Estas mismas noticias las confirman Pedro Martir y Lucio Marineo Sículo y además existen los testimonios irrefutables de que mucho antes de que se produjese el incendio, en marzo y abril de 1491 se ordenó a las ciudades de Jerez de la Frontera y Sevilla que enviasen a Granada cavadores, pedreros, maestros de albañil, carpinteros y bueyes con sus carretas para comenzar las obras de la ciudad de Santa Fe frente a los muros de Granada, como lo demuestran una serie de interesantes documentos recogidos en la obra de Lapresa, así como el hecho de que ya, y desde abril, comience a aparecer en la correspondencia real la forma «Real de Sancta Fee», «Real de Sancta Fee en la Vega de Granada» o «Real de Sancta fee contra la ciudad de Granada» (Lapresa, 1979, 32), lo que además evidencia que le nombre de Santa Fe es anterior al incendio del 14 de julio.

La ciudad que unos meses después iba a ser cuna de un Nuevo Mundo por firmarse en ella las Capitulaciones con su descubridor, era ya un hecho histórico y comenzada su erección, como ya hemos comentado, simultáneamente con el cerco, casi toda la actividad se enfoca a dar remate a la edificación de la misma en la que una verdadera legión de cavadores, pedreros, albañiles y carpinteros trabajarán sin descanso y, como afirma Lucio Marineo Sículo, «porque más brevemente se edificase sus altezas encomendaron e dieron el encargo de la obra a las gentes de las cibdades de Sevilla, Córdoba, Jaén, Ecija y Ubeda, Carmona, Xerez y Andujar que son las principales del Andaluzia», a las que se añadirían «cuatro grandes de Castilla y Maestrazgos de las Ordenes Militares, Arzobispos e Obispos» (Sículo, 1539, 145). La construcción se prolongaría hasta después de la toma de Granada y que desde un principio se cercó de madera y para impresionar a los enemigos se pintó de yeso blanco, con lo que se consiguió perfectamente el efecto propuesto de construir el simulacro de ciudad que refiere Palencia en su carta al obispo de Astorga y que ya hemos citado con anterioridad.

Tras la toma de Granada los Reyes repartirán su estancia entre la ciudad de la Alhambra y Santa Fe en los meses siguientes, pues

según nos narra Fray Bartolomé de las Casas en su «Historia General de las Indias», las negociaciones con Cristóbal Colón se iniciaron en Granada y de allí «y porque debieran volver los Reyes a la villa de Sancta Fee hasta que aparejasen sus aposentos reales del Alhambra o hasta que se proveyeran otras cosas necesarias a la seguridad de sus reales personas, comenzáronse los dichos despachos en la cibdad de Sancta Fee» que dieron por resultado la firma de las Capitulaciones suscritas por Juan de Coloma «en Sancta Fee en diez y siete de abril de mill quatrocientos noventa y dos» (Casas, 1951, Cap. 33).

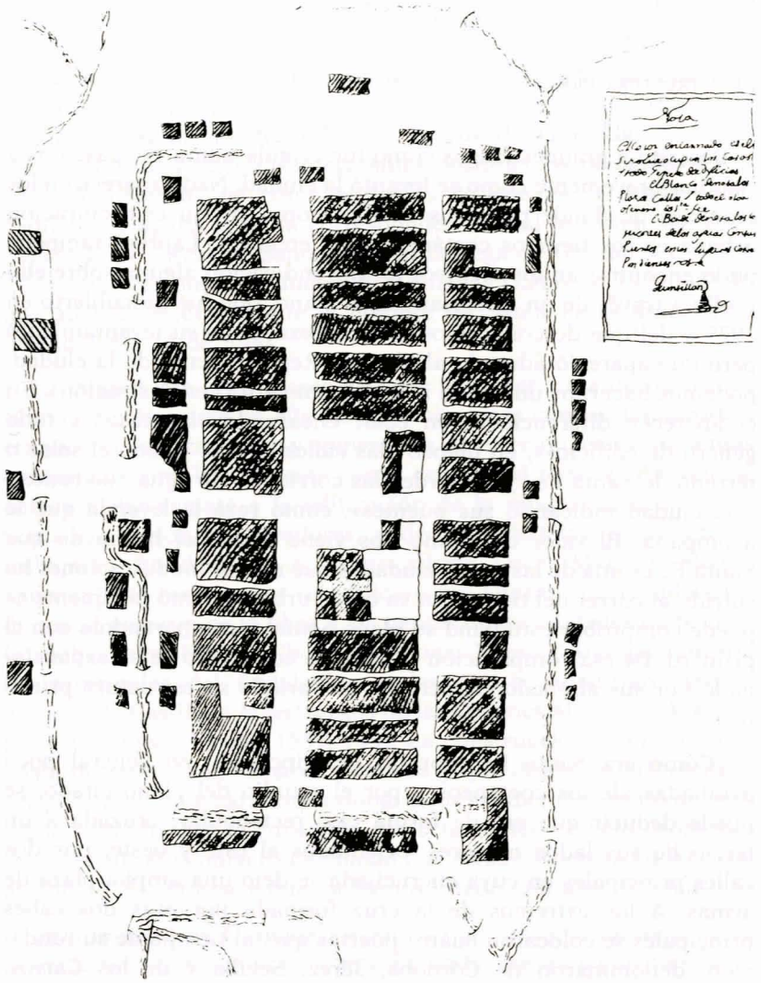
La estructura urbana

Descrito a grandes rasgos como fué erigida Santa Fe, pasemos a estudiar brevemente cómo se levantó la ciudad. Nada aparece en los cronistas de donde podamos deducir cómo era su estructuración urbana en los tiempos coetáneos a su erección. Lapresa tampoco pudo encontrar en los archivos locales indicación alguna sobre ello y sólo a través de un interesantísimo plano, que fué descubierto en 1928 y del que desconocemos la fecha exacta de su levantamiento pero que apareció adosado al libro de Repartimiento de la ciudad, podemos hacernos una clara idea de como era (Ver ilustración). En él aparecen diferenciadas en color encarnado «las casas y todo género de edificios», en blanco «las calles, plazas y todo el solar o terreno de Santa Fe» y en verde «las corrientes de agua que rodean a la ciudad indicando sus puentes», como reza la leyenda que le acompaña. El valor del plano nos viene dado del hecho de que Santa Fe es una de las pocas ciudades que menos modificaciones ha sufrido al correr del tiempo en su casco urbano, como fácilmente se puede comprobar estudiand su plano actual y comparándolo con el primero. De esa comparación se observa como sólo se ha expansionado por sus alrededores, pero no ha variado su estructura primitiva.

¿Cómo era Santa Fe? Por las descripciones, en general poco detalladas, de los coetáneos y por el estudio del plano citado, se puede deducir que era de forma casi rectangular, cruzada a un tercio de sus lados menores, orientados al este y oeste, por dos calles principales en cuya encrucijada se dejó una amplia plaza de armas. A los extremos de la cruz formada por esas dos calles principales se colocaron cuatro puertas que, al tiempo de su fundación, denominaron de Córdoba, Jérez, Sevilla y de los Carros,

puertas que con el paso del tiempo terminaron llamándose de Granada (este), Loja (oeste), Sevilla (sur) y Jaén o de los Carros (norte).

Dos largas calles que corren de oeste a este, paralelas a los lados mayores del rectángulo, aparecen cortadas perpendicularmente por otras catorce calles, orientadas de norte a sur, siendo todas rectas y bien trazadas. En cuanto al tipo de casa construida no debieron



ser en absoluto de las que pudiéramos denominar de tipo señorial, pues eran edificaciones de circunstancia y, por tanto, hechas en muy poco tiempo y sin primores arquitectónicos, por lo que la argamasa de cal y cantos pequeños y la cubierta de tejas sería la tónica.

Toda la ciudad fué acotada con un surco y fortificada con todos los elementos que aconsejaba el arte militar, rodeada de altas murallas almenadas, defendidas por fuertes torres en cada paño y ante las que se extendía un amplio y profundo foso salvado sólo por los cuatro puentes correspondientes a las puertas y que fué llenado con el agua del cercano río Genil, derivada por acequias construidas a propósito. El problema del abastecimiento de agua se resolvió fácilmente, por un lado, con las mencionadas derivaciones del Genil, y por otro, y sobre todo, con la construcción de numerosos pozos que, dada la permeabilidad del terreno, permitía, como hoy aún ocurre, encontrar agua a pocos metros de la superficie.

Todo aquel cercado, del que desgraciadamente no quedan restos excepto las puertas, tendría, al tiempo de su erección, unos cuatrocientos pasos de largo por unos trescientos doce de ancho y cada edificador, según Pedro Mártir, dejó una piedra con la inscripción de su nombre en la parte del muro que le correspondió levantar y, terminada la ciudad, se grabó sobre mármol en letra de plomo un tetrástico, que fué colocado en la puerta occidental, en el que figuraba con el nombre de los fundadores y la causa de su erección, el nombre de la ciudad y la razón de haberlo adoptado.

En cuanto al alojamiento y posterior casa donde se aposentaron los Reyes, este aspecto es una de las grandes incógnitas y uno de los puntos más interesantes de la historia urbana de Santa Fe.

El primer autor que, en obra seria, nos habla de la Casa Real de Santa Fe es Francisco de Paula Valladar en su libro *Colón en Santafé y Granada*, premiada por el ayuntamiento granadino en certamen convocado con motivo del IV Centenario de la toma de Granada, obra reimpresa en México en 1924 y en la que se nos dice que «es memoria que en la casa que en la plaza ocupó el hospital, que perteneció hasta 1629 al Real Patrimonio y de la cual se hizo merced entonces a Don Antonio de Aróstegui, se firmaron las Capitulaciones de Granada y el Convenio con Cristóbal Colón para el descubrimiento de América» (Valladar, 1892, 82). La ubicación parece ser la exacta, pues según demuestra Lapresa a través de un documento encontrado en el Archivo Parroquial de la ciudad y fechado en 1620, Felipe III hizo merced al Caballero de Santiago y

Secretario de Estado Don Antonio de Aróstegui de «un sitio de casa y solar nuestro y está en un rincón de la Plaza Mayor de la ciudad de Sancta Fee y la abitaban los thenientes de alcaydes que había en ella y que por un incendio quedó inhabitable de manera que no hay sino el solar, que tiene ochenta pasos en quadro y setenta en largo, que desde que se quemó no ha servido a nadie de cosa alguna», documento que aparece bajo el título de «Notizia de Cassa Real que los señores Reies Cathólicos Don Fernando y Doña Ysabel tenían en Sancta Fee, la qual estaba al lado de la Yglesia a la parte de la puerta del sol de mediodía, que hoy llaman del Guerto» (Lapresa, 1979, 43).

Delimitado, pues, perfectamente el lugar que el embrión de palacio ocuparía en la plaza junto a la iglesia y el hospital, nos queda la incógnita de su aspecto físico pero es probable que, pese a su valor institucional, fuera de una fábrica pobre y similar al resto de las construcciones. Este edificio sería sede de la corte hasta el 6 de enero de 1492, día en que los Monarcas tomaron posesión efectiva de los palacios nazaríes, aunque no de forma definitiva, ya que alternaron su residencia entre Granada y Santa Fe hasta que marcharan hacia Castilla en mayo de 1492.

Tras la marcha de los Reyes la importancia de Santa Fe aumentaría con la personalidad de Francisco de Bobadilla que fue nombrado alcayde de la misma siendo además corregidor de Córdoba y alcaide de los castillos de Cambil, Alhaban y Piñar. Encargado de realizar el repartimiento de la villa, situó su vivienda en el denominado «cuarto de Jerez» situado en el cuadrante sureste de la ciudad. Posteriormente abandonaría Santa Fe para trasladarse al Nuevo Mundo y concretamente a la isla de La Española, donde fiscalizaría y juzgaría la gestión de Cristóbal Colón. En la actualidad en el solar que ocupara la Casa Real se asienta la Casa Parroquial.

Tras la creación de Santa Fe no se agotaría en España la serie organizaciones andaluzas con la disposición reticular que se adoptó en Granada, ya que desde la población gaditana de Villamartín, cuya carta-puebla data de 1502, pasando por su vecina Paterna de Ribera, fundada al año siguiente o terminando en la cordobesa Benamejí, de cuadrícula perfecta y que se erigió, con importantes obras públicas en 1563, el damero seguiría vivo, sobre todo en el mundo americano, donde fué admirado desde 1504, año en que Santo Domingo fuera construido por segunda vez en la orilla izquierda del río Ozama, al sur de La Española, por el primer gobernador de las Indias el extremeño Nicolas de Ovando, hombre

perteneciente a esa élite ilustrada amante de los clásicos y amigo personal de Pedro Mártir de Anglería, a quien precisamente había conocido en la Santa Fe granadina. No tiene, pues, nada de extraño el que el trazado santafesino fuese modelo para el dominicano y que desde Santo Domingo la retícula se extendiera como un reguero de pólvora a todo lo largo y ancho de las Américas.

Posteriormente la codificación de las Ordenanzas de 1526 de Carlos V y las de Felipe II de 1573 iniciarían ya una ordenación territorial con logros perfectos, en donde la originalidad y la adaptación al medio ambiente se combinarían con una legislación urbanística en la que, qué duda cabe, el damero sería elemento esencial y del que la Santa Fe granadina fué pionera y recuerdo permanente, como lo fué también su nombre que, aún hoy, se encuentra extendido desde el límite norte de la colonización española en Estados Unidos hasta el extremo del cono sur sudamericano y del que son buenos ejemplos, en primer lugar, la colombiana Santa Fe de Bogotá, fundada por el granadino Gonzalo Jiménez de Quesada en 1538 en el valle del Teusaca sobre el antiguo «Bacatá» o centro de recreo de los indios Chibchas, pasando por la Santa Fe de Veracruz de la actual República Argentina, que en 15 de noviembre de 1573 levantara Juan de Garay a orillas del río Quiloasa, afluente del Gran Paraná, y que en la actualidad es la capital administrativa y sede arzobispal y universitaria de una provincia de más de 133.000 kms cuadrados y terminando por la Santa Fe de Nuevo México, a la que Pedro de Peralta dio vida en 1610 convirtiéndola en la población más septentrional de la penetración española en América y que se convertiría posteriormente en la capital del Reino de Nuevo México, que se extendía desde el río Missisipi hasta el Océano Pacífico, lo que demuestra que la Santa Fe de Granada se mantiene en el recuerdo formando un todo con los nombres, recuerdos y añoranzas del conjunto de españoles que procedentes de otras regiones también fueron a poblar las Indias e igualmente dejaron su huella en ellas.

Bibliografía

Angleria, P.M. de (1530) *Opus Epistolárum*. Alcalá. Estudio y trad. de José López de Toro. CODOIN, Tomos IX y X (1953-1954).

Bernaldez, A. (1870) *Historia de los Reyes Católicos Don Fernando y Doña Isabel*. Sevilla, 2 vols.

Casas, F.B. de las (1951) *Historia General de las Indias*. México-Buenos Aires, F.C.E., 3 Vols.

DURAN Y LERCHUNDI, J. (1983) *La toma de Granada y los caballeros que concurrieron a ella.* Madrid, 2 vols.

LAPRESA MOLINA, E. (1979) *Santafé: Historia de una ciudad del siglo XV.* Granada. Secretariado de Publicaciones de la Universidad, 276 págs.

PALENCIA, A. (1909) *Guerra de Granada.* Trad. castellana de Paz y Meliá, Madrid, Col. de Escritores Castellanos, 315 págs.

PULGAR, H. DEL (1943) *Crónica de los Reyes Católicos.* Ed. y estudio de Juan de Mata Carriazo, Madrid, Espasa Calpe, 2 Vols.

SICULO, L.M. (1529) *De rebus Hispaniae memorabilis.* Alcalá.

SOLANO, F. DE (1990) «Los inicios de la colonización sistemática», en *Historia urbana de Iberoamérica.* Madrid, tomo II-I, págs. 19-50.

VALLADAR, F. DE P. (1929) *Colón en Santafé y Granada.* Granada, 128 págs.

RESUMEN

Dentro de los episodios finales de la Guerra de Granada, la construcción de la ciudad de Santa Fe es uno de los más significativos. Los Reyes Católicos se establecieron en este lugar denominado Ojos de Huécar el 26 de abril de 1491. Su erección pondría de manifiesto la firme actitud real de tomar Granada aunándose en el proyecto las significaciones de poder que califican al monarca de constructor de ciudades con un plan urbano preciso que recogía sus intereses particulares y en el que, con la aceptación del trazado reticular, Santa Fe se convertiría en ejemplo urbano para el Nuevo Mundo al tiempo que en cuna de la Hispanidad por firmarse en ella las Capitulaciones con Cristóbal Colón el 12 de abril de 1492.

ABSTRACT

Among the final episodes of the war of Granada the construction of the city of Santa Fe is most relenvant. The Catholic Kings established themselves in a palce, called the eyes of Huécar, on April 26th, 1491. This establishment made known the firmess of the royal decision to take Granada, joining together in the proyect the qualifications of this monarch as builder of cities, and a precise urban plan, that gave satisfaction to his private interest. In Santa Fe, the King accepted a reticular plan, that was meant to be an

example for the New World and with this plan, the city would become the birthplace of the Hispanic World, where the Capitulations would be signed, with Cristopher Columbus present on the 12th of April of 1492.

RESUMÉ

Parmi les derniers épisodes de la Guerre de Grenade, la construction de la ville de Santa Fe est un des plus significatifs. Les Rois Catholiques s'établirent à cent endroit-là, dénommé «Ojos de Huécar», le 26 avril 1491. Son érection mettrait en évidence la ferme attitude royale de prendre Grenade; de telle manière que dans ce projet se conjuguent les différentes significations de pouvoir qui qualifient le Monarque de bâtisseur de villes, avec un projet urbain exact qui reprenait ses intérêts particuliers et où, avec l'acceptation du traceent réticulaire, Santa Fe deviendrait un exemple urbain pour le Nouveau Monde ainsi que berceau du Monde Hispanique, étant donné qu'on y signa les Accords avec Christophe Colomb le 12 avril 1492.

EL CASCO HISTORICO DE LAGOS DE MORENO (MEXICO)

Luis Felipe CABRALES BARAJAS

Las ciudades son menos mortales
que los hombres: renacen de
los escombros y cenizas.

Enrique Krauze.

INTRODUCCIÓN

El análisis de las experiencias en cuanto a la recuperación de los centros históricos requiere un entendimiento de la ciudad en conjunto. Dicho entendimiento, necesariamente debe involucrar una serie de aspectos relacionados con las dinámicas demográficas de los cascos, así como las presiones para alterar los usos del suelo, derivadas de las transformaciones económicas que experimenta la ciudad; todo ello obliga a readaptar el marco edificado. Sin embargo, es prudente involucrar la dimensión cultural como clave para entender las lógicas del tejido antiguo.

La ciudad refleja no solo las economías regionales, también es el escenario donde se imprimen materialmente elementos de la identidad cultural. México es un país caracterizado por una enorme contrastación paisajística, pluralidad étnica y notables disparidades regionales. Los ritmos de incorporación a sucesivas modernizaciones económicas no han estado sujetos a una norma que pueda generalizarse para todo el país.

Como resultado de lo anterior, es posible encontrar una variada riqueza histórica comprobable al recorrer sus regiones y admirar sus ciudades. Malcolm Lowry un viajero inglés, que como muchos otros extranjeros, recorrió parte del país –en los años treinta de este siglo– se sorprendía de los contrastes geográficos:

«¡Qué continua y sorprendentemente cambia el paisaje! Ahora

eran campos cubiertos de piedras y una hilera de árboles secos. El perfil de un arado ruinoso levantaba los brazos al cielo en musa súplica. Otro planeta, pensó nuevamente, un planeta extraño en el que, si se mira un poco más lejos, después de Tres Marías, podría descubrirse inmediatamente cualquier tipo de paisaje (...) un planeta en el cual se cambia de clima en un abrir y cerrar de ojos y bastaba la molestia de pensar en ello y atravesar una carretera para recorrer tres civilizaciones» (Lowry, 1947:16).

Esa trilogía de civilizaciones a que Lowry se refiere puede leerse nítidamente a través del patrimonio edificado. Baste recordar la Plaza de las Tres Culturas en la Ciudad de México, sitio en el que convergen monumentos prehispánicos, coloniales y modernos, se trata de diferentes ciudades encimadas.

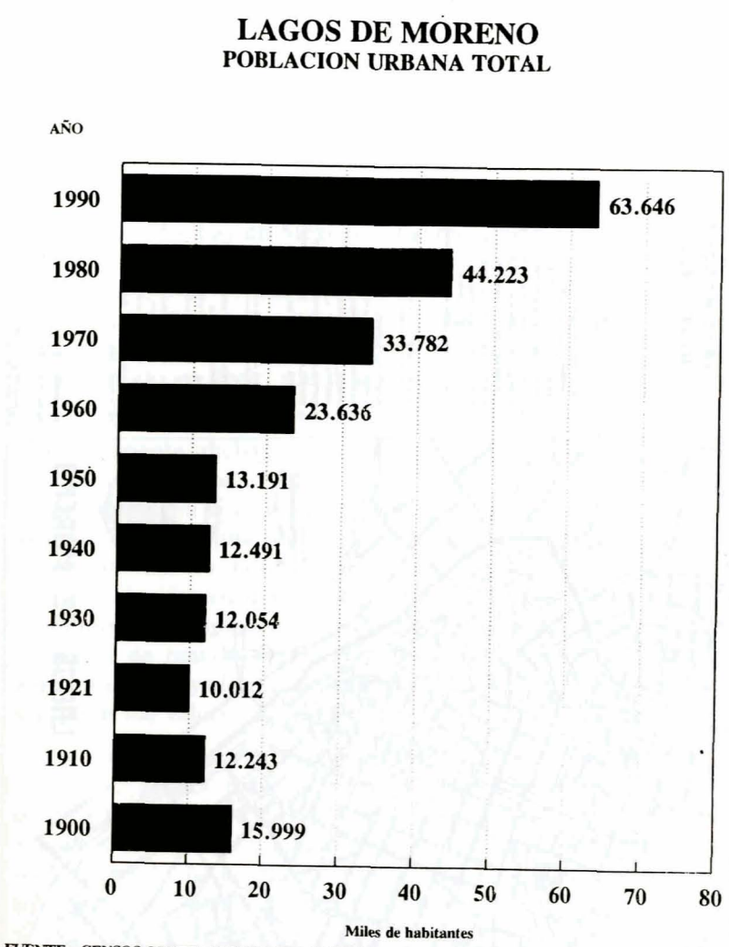
PATRIMONIO URBANO Y CULTURAS REGIONALES

La devastación de la arquitectura valiosa ha sido una constante el la historia del país. Según José Iturriaga (1991: XII-XIII), la barbarie depredadora del patrimonio, correspondiente a la era postcortesiana puede dividirse en cuatro etapas. Aunque el autor se refiere a «la Ciudad de los Palacios» –México, D.F.–, su periodización tendría relativa validez nacional en el sentido de que estamos hablando del epicentro desde el que han irradiado modas, estímulos e imposiciones hacia el resto del país:

a) La emprendida por el neoclásico contra nuestro barroco,
b) la alentada por el liberalismo en la Guerra de Tres Años,
c) la promovida por el porfiriato cuya obsesión era imitar la arquitectura francesa o italiana, al tiempo que desestimaba la del virreinato español, y
d) la emergida de la Revolución que al principio estimulaban gobernantes que solo conocían San Diego y Los Angeles e intentaron norteamericanizar el rostro de nuestra ciudad, allá por los años veinte de este siglo.

Para descubrir el peso histórico diferencial de cada oleada arquitectónica y urbanística, resulta necesario partir de las coyunturas que en cada sitio favorecieron o no, el florecimiento de los monumentos, así como su mantenimiento o destrucción. Las especificidades económicas y condiciones culturales locales han dibujado diferencias arquitectónicas a lo largo y ancho del país.

De la geografía clásica aprendimos que las ciudades se especia-



FUENTE: CENSOS GENERALES DE POBLACION Y VIVIENDA 1900-1990.

lizan según su función predominante. De tal forma, encontramos ciudades agrarias, industriales, comerciales o turísticas. Pero quizá otro entendimiento, tal vez de inspiración saueriana, sería la clasificación de ciudades, o más bien las regiones a que pertenecen y articulan, mediante su naturaleza cultural.

En nuestro caso, los términos definitorios pueden encontrarse en diferencias de predominio étnico que tienen su origen en la historia de la ocupación de los territorios. Don Luis González y González,

precursor de la moderna microhistoria mexicana, afirma que en el país existen tres tipos principales de personas de acuerdo a sus valores culturales. Centra su clasificación en la «gente del campo», el ámbito donde son todavía mas cristalinas esas diferencias, pero también se revelan en las ciudades: aunque la sociedad mexicana se ha urbanizado, ello ha ocurrido relativamente hace poco tiempo, además el proceso se ha nutrido de un intenso éxodo rural.

De tal modo, hay en México indígenas, campesinos y rancheros. Los primeros corresponden a la población de origen prehispánico que no se mezcló consanguíneamente con los españoles. Los campesinos, en términos generales, son población mestiza, en parte indígena y en parte española. Entre los rancheros predomina un origen criollo, es decir, son descendientes de españoles, carecen de sangre indígena.

Lógicamente, dichas categorías no son puras, máxime por referirse a grupos humanos, pero ayudan a establecer diferencias. Estas no se restringen a la vertiente cultural entendida como categoría abstracta; a cada una pertenecen maneras específicas de ejercer la economía. Así, los indígenas se dedican a la agricultura de cultivos tradicionales americanos (maíz), la artesanía y la ganadería menor. Predomina la propiedad comunal de la tierra y las mujeres tienen un papel de mando preponderante. Los campesinos practican la agricultura, apoyados en la propiedad social de la tierra –los ejidos– y exaltan los valores de su clase social.

Por su parte, los rancheros son básicamente ganaderos. Se especializan en ganado mayor y complementan la economía con cultivos de origen europeo (trigo). El sentido de familia esta arraigado, los hombres detentan el mando económico. Aquí la propiedad privada ha cimentado la actividad económica. El individualismo es un precepto observable entre los rancheros.

Los conceptos anteriores delatan diferencias culturales entre las asentamientos humanos mexicanos, lo cual se traduce a su vez en distintas morfologías urbanas en las que unos valores culturales se imponen sobre otros. Hablar de la cultura ranchera obliga a referirse a la región alteña jalisciense. David Brading, coincidiendo con otros investigadores, asegura que los Altos de Jalisco representa la «región ranchera clásica» (1992:105).

Para ponderar el significado de tal afirmación conviene citar nuevamente a Don Luis González (1992:113) «los rancheros desparramados en las doscientas regiones de la República suman la

quinta parte de la población de México», lo cual traducido a cifras significa aproximadamente 16 millones de mexicanos, de los cuales más de medio millón habitan los Altos de Jalisco, región que supera los 15.000 Km^2 de superficie. El mismo autor revisa diversos términos usados en América para designar a personajes equivalentes o «emparentados» con la cultura ranchera mexicana: *gaucho* en Argentina, *llanero* en Venezuela, *cowboy* del oeste norteamericano, *huaso* de Chile y *sabanero* en las Antillas.

Durante las dos últimas décadas la región alteña ha sufrido una fuerte impronta urbana, pero mantiene a la vez un modelo disperso de asentamientos, la mayor parte considerados ranchos. Tan solo en el municipio de Lagos de Moreno, de cuya cabecera urbana nos ocuparemos, contiene en su término municipal 252 poblaciones de entre uno y 99 habitantes, y 83 localidades de entre 100 y 999 . Si pensamos que el municipio cubre 2.648 Km^2 nos haremos una idea del modelo; su representación cartográfica sería similar a la imagen que proyecta la bóveda celeste en una noche estrellada.

Las pequeñas urbes emplazadas en los 19 municipios de la región alteña jalisciense son un valioso legado de la cultura regional, aunque no pueden situarse urbanística y arquitectónicamente en la misma jerarquía de las ciudades de mayor esplendor por su hegemonía política y económica como Guanajuato, Morelia o la propia ciudad de México, consideradas, entre otras, *Patrimonio de la Humanidad*. Las ciudades alteñas son importantes en tanto representan una cultura particular dentro del variado mosaico geográfico nacional.

Aunque ejemplifica solo una parcela de México, la cultura alteña fue divulgada por el cine nacional de los años cuarenta como símbolo del folclor nacional. Esa imagen, aunque deformada, difundió por el mundo valores y tipos humanos asociados a una cultura ganadera, como los charros, quienes personifican fielmente a la región alteña. La literatura nacional también se ha encargado de describir las esencias regionales. Consagradas novelas como *Las Tierras Flacas* de Agustín Yañez (1962) y aún obras recientes como *De Los Altos* de Guillermo Chao Ebergenyi (1991) trasmiten magistralmente una visión de los Altos de Jalisco, esa región de transición hacia el norte árido del país, situada a un promedio de 2.000 metros s.n.m., que a pesar de contar con escasas fuentes naturales de riqueza ha sido dinamizada a través de una soporte económico pecuario.

El singular sistema de poblamiento y la composición criolla de la población proceden de una estrategia de la corona española para

Foto 1. El conjunto arquitectónico de Capuchinas, espacio de gran valor simbólico. La ciudad convive armónicamente con la vega del río Lagos, que exhibe usos agrarios.

colonizar el territorio; se otorgan pequeñas propiedades para ocupar un espacio acosado por una población indígena reducida pero belicosa. Dicho enfrentamiento impide un proceso de mestizaje como el observado en el centro del país. Dada la ausencia de la mano de obra indígena y las limitaciones ecológicas del medio natural para practicar la agricultura, se implanta la actividad ganadera. Los Altos de Jalisco empezarían a articular una región bien definida con la fundación de Santa María de los Lagos en 1563. Tal espacio desarrollaría una función tributaria para las ciudades de Zacatecas, San Luis Potosí y Guanajuato que en diferentes momentos se convertirían en importantes centros de actividad minera, columna vertebral de la economía colonial. La crianza de ganado aportaría alimentos y bestias de carga a las ciudades circundantes. Lo anterior explica la reproducción de valores de la cultura hispánica, el hecho de mantener un hábitat predominantemente rural hasta hace algunas décadas ha permitido que se conserven tradiciones y vocablos castellanos, perdidos incluso en España.

Las ciudades alteñas configuran uno de los aspectos regionales menos conocidos, aún dentro del país. Muestran variadas morfologías urbanas y estados de conservación. La sola descripción de los cascos históricos de las dos principales ciudades alteñas nos invita a destacar sus valores arquitectónicos y, a la vez, observar diferen-

cias en cuanto al grado de conservación o deterioro. Tepatitlán de Morelos, ciudad localizada a 80 kilómetros de Guadalajara –54.036 habitantes en el año de 1990–, es el motor de una rica y dinámica comarca agroganadera, especializada en la producción avícola y el comercio regional.

El centro histórico muestra espléndidas fincas porfirianas del siglo pasado y principios del actual, con fachadas bellamente decoradas con argamasa. Presenta un modelo de edificación con patio central, ahí perdura esa antigua tradición española de mantener abierto el portón, tras él un bello cancel de hierro que a su vez deja ver el patio interior, articulador del resto de los espacios domésticos.

Desgraciadamente la imagen de esa romántica descripción, se esta convirtiendo en cosa del pasado. El casco tepatitlense, desde hace aproximadamente dos décadas es víctima de un despiadado proceso de renovación urbana, ha sido sometido a un uso abusivo, producto de la ampliación de funciones terciarias. Prácticamente perdió su unidad e identidad, se siguen tirando fincas históricas para levantar edificios modernos hasta de siete niveles. El enriquecimiento económico de la ciudad ha ido hermanado del empobrecimiento arquitectónico. La tradición migratoria local hacia Estados Unidos seguramente ha sido un vehículo mediante el cual se filtran gustos arquitectónicos hasta hace poco tiempo ajenos a la ciudad.

Por su parte, Lagos de Moreno, localizada en la misma región alteña, a 200 kilómetros de Guadalajara, –63.646 habitantes en 1990– tiene una historia diferente. Desarrolla una base económica similar a la de Tepatitlán de Morelos, aunque con una mayor participación industrial. Se trata de un conjunto monumental de estilo predominantemente neoclásico que ha sido recuperado y conservado de manera afortunada, casi sin la intervención del Estado, por lo menos durante la fase previa a la declaración oficial de *Zona de Monumentos Históricos* otorgada en 1989 por el gobierno federal. Constituye el casco urbano mejor preservado de Jalisco, la degradación de los edificios esta ausente. Es el único conjunto histórico urbano jalisciense que se ha hecho merecedor de tal figura de protección.

El casco presenta estilos arquitectónicos diferentes a Tepatitlán de Morelos en lo respectivo a los diseños y tipo de materiales utilizados. En vista que la ciudad tuvo en sus proximidades importantes minas, la *cantera* –toba volcánica– es un material constructivo y decorativo, ausente en Tepatitlán de Morelos. La experiencia laguense pudiera

Foto 2. La calle Lic. Verdad refleja la traza ortogonal y la conservación de los alineamientos. El uso del hormigón para cubrir las calles resulta disonante con el entorno. Ocultar el tendido eléctrico, una asignatura pendiente.

ejercer un «efecto de demostración» en otras pequeñas ciudades que todavía están a tiempo de atender el tema y adquiere una mayor importancia relativa si se contrasta el negativo saldo jalisciense en materia de conservación del patrimonio heredado.

Guadalalajara, la capital de Jalisco y segunda ciudad nacional ha pasado por una serie de experiencias nefastas. El conjunto urbano histórico ha perdido su unidad. Desde los años cuarenta, período en que empieza a experimentar un crecimiento demográfico y económico acelerado, es objeto de actuaciones individuales y colectivas, públicas y privadas, que han atentado contra la ciudad histórica, desfigurando el conjunto. Si bien es cierto que todavía perdura una riqueza digna de admirarse, ésta se restringe cada vez más a edificios singulares que resultan ajenos a entornos muy transformados. Se están ejecutando acciones de rescate de edificios históricos, pero regularmente son obra de iniciativas privadas, por tanto es una recuperación muy selectiva, sin que ello demerite la aportación de ese tipo de intervenciones.

Durante los ochenta se consolida un proceso de degradación que se venía engendrando décadas atrás. El desdoblamiento residencial, pero sobre todo el comercial, orillaron al centro a convertirse un «espacio de segunda categoría». Se restringe a radicar a los órganos

del poder estatal y municipal, y ofrecer un comercio tradicional –para las clases medias y bajas– confinado en unos espacios que durante el día muestran las patologías propias de la ciudad subdesarrollada. Economías bazar, tráfico vehicular desquiciado, déficit de espacios para estacionamiento de coches y contaminación atmosférica son, en algunos casos, la causa y en otros consecuencia, de un declive de la función habitacional del casco. Durante la noche el centro se transforma en un espacio casi solitario.

De la misma forma en que pasa de la saturación del día, al abandono de la noche, el centro histórico de Guadalajara ha transitado durante las cinco últimas décadas por arbitrarias renovaciones hasta llegar al deterioro y despersonalización que actualmente presenta. Por ello la experiencia laguense es importante. Algunos pequeños cascos jaliscienses, todavía no alcanzados por la mal entendida «modernización», que acompañan a las etapas de prosperidad económica de tintes desarrollistas, tienen la opción de repetir el mal ejemplo de Guadalajara –como Tepatitlán de Morelos lo esta haciendo–, o el buen ejemplo de Lagos de Moreno.

La conservación del centro histórico laguense es valiosa no solo para la cultura mexicana en particular, sino para la comunidad iberoamericana en general. Lagos de Moreno es un nítido ejemplo de la urbanización española en América y, por tanto, ayuda a establecer analogías respecto a muchas ciudades de la América española, así como de la nación ibérica. Pero también es esencial para el mantenimiento de una digna calidad de vida e identidad de los habitantes de la ciudad.

El día 20 de julio de 1991, SS.MM.de España, Don Juan Carlos I y Doña Sofía fueron calurosamente recibidos por los laguenses, teniendo como escenario un impecable casco histórico, que probablemente a los monarcas les resultó familiar a pesar de no haberlo visitado antes. Los muros del pasado, además de la lengua, constituyen referentes comunes entre los Iberoamericanos.

El casco histórico Laguense, componente simbólico de la morfología urbana

Una lectura sintética de la ciudad permite identificar tres tipos morfológicamente distintos de espacios urbanos. El primero es el casco histórico, fácilmente diferenciable del resto de la ciudad. En él se ubica el marco edificado hasta finales del Siglo XIX y princi-

Foto 3. El templo del Calvario, edificio decimonónico inspirado en la Basílica de San Pedro en Roma, refleja la afición por el neoclásico italianizante. Su emplazamiento en lo alto del cerro lo convierte en un mirador de la ciudad.

pios del XX. Ejemplifica la trama clásica de obra urbanizadora de España en América; trazos ortogonales o de damero. La ciudad se sitúa en la margen norte del río Lagos y crece adoptando la forma de una almendra.

En las cercanías de la ciudad se localiza Moya, un asentamiento de componente indígena. Dicha población es de origen tlaxcalteca, asentada originalmente en Apaseo (Estado de Guanajuato), de donde se produce una migración hacia Lagos, para laborar como jornaleros en la Hacienda de Moya. Como era habitual en aquella época, las comunidades indígenas estaban segregadas de la ciudad novohispana. Otro ejemplo de este tipo de asentamiento es San Juan Bautista de la Laguna, al que nos referiremos adelante.

El casco laguense alberga en sus partes centrales los edificios civiles y religiosos más señoriales. Su calidad y tamaño se van diluyendo al alejarse del centro. En términos generales corresponde a una ciudad que surge como producto de funciones militares, agroganaderas, comerciales, administrativas y religiosas.

El segundo espacio, es el más reducido, coincide con el borde del casco o pericentro, formado desde principios del siglo, hasta 1970 aproximadamente. La ciudad se alargó hacia el poniente y también

empezó a apuntar hacia el norte, venciendo la topografía trepa la ladera del cerro del Calvario. Manifiesta dinámicas demográficas y económicas muy específicas: poca demanda de suelo urbano y mantenimiento de una economía incipientemente industrializada. Se asientan ahí las clases sociales medias y bajas, la aristocracia local sigue arraigada en el centro. El espacio envolvente del casco histórico mantiene usos habitacionales y aloja a pequeñas industrias. La mejorías económicas de las clases ahí afincadas se traducen en renovación y remodelación urbana, el tejido se ensancha tímidamente.

Finalmente aparece el tercer espacio, la «ciudad nueva», que corresponde a una fase expansiva: desde los años setenta Lagos de Moreno experimenta un crecimiento galopante que produce en 20 años una aureola urbana –aunque no siempre urbanizada– que no solo iguala, sino supera a la generada durante los 407 años anteriores. Su origen responde a la ampliación de las funciones de la ciudad, correspondiendo a una etapa de terciarización de la economía urbana. La introducción de mejores comunicaciones, transportes y servicios públicos la convierten en una ciudad mas abierta, de mayor alcance. El tejido reciente es también el más heterogéneo.

Dada la escala de Lagos de Moreno, existe una ligazón entre la vieja y la nueva ciudad, son espacios claramente interdependientes. Los vínculos entre ambos están relacionados con la función comercial y administrativa que sigue ejerciendo el casco para toda la ciudad, aunque durante 1993 empieza a cambiar drásticamente la configuración de los espacios comerciales: se instalan dos modernas plazas comerciales que cuentan, cada cual, con una tienda de grandes almacenes, un tipo de comercio nuevo para la ciudad, acostumbrada a los pequeños establecimientos.

Para brindar una idea de la importancia de cada una de las tres partes en las que se divide el tejido urbano, conviene insistir en su dimensiones. Dadas las dificultades para delimitar con precisión exacta lo que puede calificarse como casco histórico, es prudente y operativo considerar como tal a la zona protegida por decreto, ésta se extiende sobre 1,55 Km.^{2}.

El pericentro abarca una superficie próxima a los 0,86 Km.^{2}. Si consideramos que al iniciar la década de los setenta del presente siglo ambas unidades formaban la casi totalidad del tejido, ello significa una superficie total de 2.41 Km.^{2}. A la vez, supone que Lagos era una ciudad con un predominio de espacios urbanos y elementos arquitectónicos históricamente valiosos.

Foto 4. La monumentalidad está presente también en el hábitat rural. La ex-hacienda de la Estancia, situada en las cercanías de Lagos testifica la prosperidad alcanzada a través de la crianza de ganado.

La ciudad heredada se ha visto opacada –en términos cuantitativos– por la ciudad levantada recientemente; esta última abarca un área aproximada de 4,68 Km.^{2}, lo cual implica un porcentaje de 66,01 con respecto al total de la ciudad. La irrupción de la fase expansiva viene a trastocar la estructura urbana. La nueva ciudad que se viene gestando y reproduciendo desde hace dos décadas ha desencadenado una serie de procesos que en la actualidad permanecen abiertos. Durante la primera fase de configuración, el casco ha sido victima de mayores presiones para satisfacer de servicios comerciales y administrativos a una ciudad mas grande, situación de la que afortunadamente la ciudad antigua salió bien librada, en términos generales el casco logró salvaguardarse, manteniendo quizá forzadamente un equilibrio entre la nueva dinámica económica y la estructura física.

El vertiginoso crecimiento ha supuesto un proceso de dualización de la ciudad; hasta hace dos décadas la jerarquización social de los espacios estaba definida por el tipo y calidad de las fincas y no tanto por su localización, se podía hablar de las casas de los ricos y de los pobres; ahora la escala ha cambiado, a la diferenciación de las construcciones se agrega como elemento cualificador el barrio o urbanización donde se reside.

No hay que olvidar que la secular concentración de ingresos económicos prevaleciente en México se descubre materialmente a la hora de ensanchar las ciudades, las capas solventes son capaces de responder a la oferta de espacios bien urbanizados, en tanto la población menos privilegiada idea mecanismos para moldear asentamientos accesibles a sus posibilidades vía autoconstrucción, aún trasgrediendo la legislación urbana, mientras el Estado mantiene una actitud de tolerante para evitar tensiones sociales y captar clientes electorales.

El dualismo ciudad formal-informal, o ciudad opulenta-precaria, si se prefiere, es resultado en buena medida de la inserción de una inédita fase especulativa de revaloración del suelo. Han penetrado las lógicas mercantiles en la producción masiva de suelo y vivienda, lo cual significa, por un lado, el triunfo de los valores de cambio frente a los valores de uso y la lejana posibilidad de acceso a esos bienes por parte de los capas de población pobre, compuestas en buen porcentaje por familias expulsadas del campo que encuentran en las ciudades un refugio para subsistir. Estas personas recurren a mercados más accesibles que funcionan bajo otras lógicas y favorecen la reproducción de elementos de su identidad cultural, escapando a los modelos estandarizados de vivienda. Las secuelas del esquema de urbanización no se hacen esperar: las infraestructuras y equipamientos se extienden a un ritmo mas lento que los espacios habitacionales, desencadenando situaciones anárquicas.

La conservación del casco garantiza la posibilidad de perpetuar un referente común para todos los ciudadanos, es un espacio de encrucijada de relaciones sociales, el territorio urbano menos clasista de la ciudad, por lo menos en lo que respecta a sus espacios públicos. Muestra las huellas de una memoria colectiva, un patrimonio común heredado, independientemente de las clases sociales.

El casco aumenta su importancia relativa como espacio simbólico; aunque representa una pieza cada vez mas pequeña con respecto a la ciudad global, encierra un mayor significado. Su valor en ese sentido va mas allá: el reconocimiento oficial como *Zona de Monumentos Históricos* le ha valido convertirse en una referencia obligada dentro de las preocupaciones por la salvaguarda del patrimonio edificado, en una estado –Jalisco– donde el balance en ese sentido no es muy positivo; el ejemplo laguense es la excepción que confirma la regla de la poca capacidad de la sociedad jalisciense para mantener elementos arquitectónicos que testifican el pasado.

VALORES URBANOS Y ARQUITECTÓNICOS DEL CASCO Y SU ENTORNO

El 31 de marzo de 1563 el sevillano Hernando de Martell, acompañado de 63 familias de Teocaltiche y Jerez fundaron la ciudad (De Alba, 1987:4595). El acta respectiva reproduce fielmente la filosofía española para el emplazamiento de las nuevas ciudades.

«...en el dicho rio que sale de los dichos lagos, puso una cruz y trazo el dicho pueblo y le señaló sitio, iglesia y plaza, solares para casas y calles, y asimismo señalo un solar para cada casa de su magestad, otro solar o casa de consejo de dicho pueblo, que se ha de llamar y mando se llamase, la villa de Santa Maria de los Lagos...».

A los 34 días de fundada la villa tenía ya 20 casas (Alcalá, 1993:119). La fundación de la ciudad obedece a lógicas militares y económicas de expansión española hacia los territorios del norte, los cuales adquieren una gran importancia por el descubrimiento de ricos yacimiento minerales, sobre todo en Zacatecas.

Se instala Santa María de los Lagos como un baluarte defensivo para contener a la reducida pero belicosa población chichimeca. La naciente villa se afianza como encrucijada de caminos al controlar rutas estratégicas por las que circulaban las conductas de minerales entre México y Zacatecas, la famosa «ruta de la plata» y el socorrido intercambio de productos entre la región agrícola del Bajío guanajuantense y Guadalajara; desde la etapa de colonización y hasta ahora, la región alteña ha conformado un importante espacio de tránsito. La función defensiva de la ciudad quedaría expresada en su escudo de armas: *Adversus Populos Xiconaqui et Custique Fortitudo* (Fortaleza contra los pueblos de Xiconaqui y Custique).

Las funciones administrativas –como Alcaldía Mayor– y religiosas desarrolladas durante la etapa colonial la convierten en un importante núcleo. El 27 de marzo de 1824, la villa de Santa María de los Lagos obtiene el título de ciudad. El 11 de abril de 1829 el Congreso del Estado expide un decreto en el que se modifica su nombre, en lo subsecuente se denominaría Lagos de Moreno, en honor a Pedro Moreno (1775-1817), caudillo insurgente que luchó a favor de la Independencia Nacional.

Aunque el casco ha sufrido transformaciones desde el punto de vista arquitectónico, la trama mantiene dibujada su forma inicial. La imagen arquitectónica de la ciudad antigua es en buena medida

de origen porfirista. Una magnífica pintura de Gustavo Kratz, de 1862 deja entrever una ciudad con un caserío modesto. Es probable que la economía porfirista se haya traducido en una etapa de auge para la ciudad. En 1883 Lagos de Moreno ve llegar un ferrocarril, fue la primera ciudad jalisciense que contó con ese servicio, lo cual le significó ampliar su influencia y afianzar una íntima relación con la ciudad de México, más que con Guadalajara. Esa vinculación con el centro, sumada a las inquietudes artísticas de algunos laguenses convierten a la ciudad en un verdadero semillero de poetas y literatos.

En 1860 la ciudad de embarca en el proceso de industrialización, nace la fabrica textil «La Victoria», cuyo magnífico edificio competía en tamaño con la propia Parroquia de la Asunción. Próxima a la fábrica se instalaría, a principios del XX una estación del tranvía de mulas cuya ruta tenía origen en el centro de la ciudad y terminaba su itinerario en la estación del ferrocarril.

Según De Alba (1987:4596) la irrupción del ferrocarril afecta en algunos aspectos la economía laguense «Desde la Independencia hasta el establecimiento del ferrocarril fue el centro de aprovisionamiento de los llamados trenes de carros, recuas y hatajos, los cuales dieron muy activa vida a la ciudad debido al consumo de pastura para los animales de carga y tiro, a las reparaciones de carros y diligencias, y al consumo obligado de arrieros, conductores y transeúntes; pero inaugurado el ferrocarril se inició una de las más graves decadencias de la ciudad».

La explicación a la crisis de las primeras décadas del siglo XX puede encontrarse no solo en los argumentos del autor; la región sufrió los embates de la Revolución Mexicana de 1910, pero más aún la guerra cristera (1927-1929), un conflicto civil entre la iglesia y el Estado que enciende los ánimos de los alteños dado su arraigado fervor religioso. La inseguridad e inestabilidad empujan a los capitalistas locales a huir hacia otras ciudades.

Como resultado de la incertidumbre de las primeras décadas del siglo, la ciudad presenta regresión económica y demográfica. En 1930 alojaba menos habitantes que en 1900. Tendría que esperar hasta los años cincuenta para experimentar una reactivación. A partir de entonces muestra un repunte acentuado sobre todo, durante los años ochenta. La inflexión de que es víctima la ciudad durante la primera mitad del siglo seguramente repercutió en un deterioro de edificios públicos y espacios abiertos. La buena calidad de las fincas, sobre todo las de mayor centralidad, inhibió su destrucción.

Para conocer la fisonomía del casco antiguo conviene destacar un sector que por su calidad arquitectónica y ambiental configura un espacio modélico. Se sitúa en la parte oriental de la Parroquia de la Asunción, cubre nueve manzanas y sus derredores, que van en dirección sur-norte de la calle Hidalgo a Madero, y de oriente a poniente abarca de la calle Ramón Corona a Miguel Leandro Guerra, aunque las apreciaciones a continuación descritas son validas para buena parte del casco.

Dentro de ese perímetro se emplazan algunas de las fincas más señoriales y saludables de la ciudad. Las antiguas instalaciones destinadas a las carretas, diligencias y el ganado se han convertido en estacionamientos para los coches, y en el menor de los casos se han habilitado para ampliar los espacios habitacionales o instalar comercios. Es un espacio que la culta burguesía laguense ha logrado mantener para sí.

Detenerse, por ejemplo en la intersección de las calles Rosas Moreno y Pedro Moreno a observar el paisaje urbano hacia los cuatro puntos cardinales supone un deleite: hacia el poniente destaca el magnífico Teatro Rosas Moreno, de manufactura decimonónica, hacia el sur se observa portada de la espléndida Iglesia de Capuchinas, hacia el oriente y norte notables fincas civiles. Por los cuatro puntos destaca la pureza de los alineamientos, ninguna construcción se ha atrevido a romper con la armonía. Los sectores del casco más alejados ejemplifican una arquitectura austera, pero no menos valiosa. La conciencia cívica de los habitantes y la eficiencia en el servicio municipal de recogida de basura contribuyen mantener el centro libre de basura.

Los valores urbanos del casco histórico pueden desdoblarse en seis grupos:

El caserío

Las viviendas representan la mayor parte del patrimonio. En su mayoría son de una planta y proceden de los siglos XVIII a principios del XX. Tienen patio central, desde el cual parten las crujías. Muchas exhiben cornisa pétrea, grandes ventanales con molduraciones y herrería. El material utilizado en los muros es el adobe. Tal como se insinuó anteriormente las fincas muestran una contrastada valía, las hay de calidad y dimensiones modestas hasta notables casas señoriales. Entre las últimas destacan la finca Montecristo, de edad centenaria. En su exterior, hermosos relieves

en cantera estilo art-nouveau en las molduraciones, balcones con balaustrada y ménsulas espléndidamente trabajadas. Otras fincas de excepcional valor son, por mencionar unas cuantas la casa de la familia Vega, la casa *del Rey Dormido* y la Quinta Rincón Gallardo.

Los edificios civiles

Dentro de esa categoría pueden englobarse fincas de importante valor histórico destinados a diversos usos. Por ejemplo, el Hospital Rafael Larios cuyo rítmico conjunto de ventanales asoman a la calle Independencia. Destaca también el Teatro Rosas Moreno, típico exponente de la arquitectura porfiriana, de estilo neoclásico con decoraciones art-nouveau.

El Mesón Jesús María es uno de los pocos testigos vivos que hay de la función que Lagos de Moreno ejerció históricamente para alojar a los viajeros. Es un hermoso y sobrio edificio de dos plantas en el que sobresale su balcón toledano. Hasta hace unos años funcionó como lugar de hospedería. Con estos tres edificios se muestra la capacidad del patrimonio para otorgar salud, diversión y descanso.

Los edificios religiosos

La cantidad y calidad de edificios eclesiásticos, va en sintonía con el arraigo católico de la población. Entre las iglesias diesiochescas destacan la Merced, Capuchinas, la Asunción y el Rosario. Del siglo XIX proceden el Refugio, el Santuario de Guadalupe, Nuestra Señora de la Luz, el Calvario y la Purísima. Desde cualquier ángulo que se le mire, la Parroquia de la Asunción es el edificio más imponente de la ciudad. Su nacimiento concuerda con el de la propia ciudad. El edificio actual comenzó a construirse en 1741. Es de estilo barroco en transición al neoclásico.

Las plazas y jardines

Lagos de Moreno, es sin duda la ciudad jalisciense fuera de Guadalajara que ofrece más espacios abiertos dentro del casco histórico. Incrementan la calidad ambiental y amplían las perspectivas urbanas.

La Rinconada Capuchinas conjunta al Templo y Exconvento del mismo nombre, singular edificio que sobresale entre otras cosas por

ser uno de los tres ejemplos mexicanos que contienen decoración esgrafiada. También aglutina a la antigua casa de Agustín Rivera, la Escuela de Artes y Oficios (S. XIX), además de ofrecer una de las mejores perspectivas de la Parroquia de la Asunción.

La Rinconada de la Merced está compuesta por un espacio escalonado en dos niveles. El mas alto coincide con la Iglesia y Exconvento de la Merced, ocupando el sitio donde estuvo instalado el antiguo cementerio, mismo que fue removido, a partir de 1846 cuando se acatan las ordenanzas que prohibían sepultar en las iglesia y atrios. El nivel inferior se alinea con varias fincas civiles, entre las cuales destaca la «Casa de la Rinconada», antiguo mesón, que ha pregonado su valor histórico por el hecho de haber alojado en 1808 a Don Miguel Hidalgo y Costilla, líder de la Independencia Nacional. Existen otras cinco plazas y tres áreas verdes, entre ellas el «Jardín Grande», localizado a un costado del río.

Los entornos no urbanizados

A diferencia de lo acontecido en Europa, las ciudades coloniales mexicanas no utilizaron los ríos como elemento articulador de la ciudad. Lagos de Moreno es una excepción. El río Lagos es una pieza fundamental en su vida urbana. Además de las perspectivas que de la ciudad brinda, cabe distinguir dos elementos de gran valor arquitectónico íntimamente vinculados al río.

En primer lugar las paredes posteriores del Templo y Ex-Convento de Capuchinas. Su altura y forma zigzagueante han orillado a algunos investigadores a afirmar que son antiguas murallas, e incluso en alguna guía turística, las comparan con las de Avila en España. Anteriormente dichas «murallas» eran más alargadas que ahora. No obstante se trata simplemente de altas paredes que efectivamente pudieron desarrollar una función defensiva y además garantizaban protección contra los violentos caudales a un edificio situado justo al lado del río.

El otro elemento es el puente de Lagos, uno de los mas bellos y simbólicos del país. Se integra por cuatro grandes arcos de medio punto. Aunque tuvo varios antecedentes, la obra definitiva fue inaugurada en 1860. Además de su contribución arquitectónica, el puente es quizá el elemento más universal de la ciudad gracias a una conseja popular. Se dice que a causa de la inseguridad que a los primeros transeúntes producía al cruzarlo, o bien para eludir la

cuota fijada por su utilización la población lo ignoró y prefirió seguir cruzando por el lecho del río. Fue así que se colocó la inscripción: «este puente se hizo en Lagos y se pasa por arriba». A la fecha sigue siendo el principal medio para atravesar el río, aunque ahora por infinidad de viajeros motorizados, el tiempo ha demostrado su solidez.

La vega sur del río Lagos contribuye a armonizar el casco y proporciona un bucólico telón de fondo a la ciudad. La presencia de una moderna agricultura y su susceptibilidad a las inundaciones han sido las tablas de salvación que han impedido la invasión urbana.

Las fincas rurales y antiguos caminos

Resultan ser el elemento menos destacado y visible, si bien es cierto que también el más escaso. El hecho de involucrar al río dentro del conjunto monumental ha implicado que algunas construcciones rurales, de diversas calidades hayan quedado incluidas aunque no están catalogadas como monumentos. Son casas enclavadas en la margen sur del río, zona popularmente identificada como «la otra banda». Actualmente muestra poca vitalidad, pero convendría recordar que históricamente constituyó el «camino real» o acceso a la ciudad, a través del eje que ahora lleva el nombre de «Pirulito», a su paso se encuentra la Iglesia del Señor de la Misericordia.

Experiencias de rehabilitación y dificultades para la conservación del casco

La buena salud de que goza el casco histórico ha sido resultado de una serie de factores y coyunturas locales. En 1963, Lagos de Moreno celebraba el IV Centenario de su fundación. Tal acontecimiento fue aprovechado para realizar algunas obras en beneficio de la ciudad que a la larga permitirían la preservación del casco. El presidente del país Adolfo López Mateos visitó la ciudad e hizo entrega de varias obras.

Entre ellas se cuenta el nuevo mercado municipal. Este se emplazaba a un costado de la Parroquia de la Asunción, justo en el corazón de la ciudad. Fue trasladado a unas cinco calles (Av. Constituyentes y 5 de Mayo), con lo cual se logró liberar el espacio central del tráfico humano y vehicular. La relocalización significó

mejorar la calidad ambiental, el solar se aprovechó a favor del uso público: dio paso a la construcción de la Plaza IV Centenario.

A eso cabe agregar que dos décadas antes se abrió la carretera panamericana, hasta los años cuarenta no había carretera pavimentada. Esta obra tuvo implicaciones positivas para el casco histórico, lo eximió del tráfico carretero.

Durante los años sesenta se recuperan algunos espacios simbólicos para la ciudad: se rehabilita el Ex-convento de Capuchinas, después de haber permanecido en el abandono, se proyecta y construye la Rinconada de Capuchinas en lo que fue un patio de experimentación botánica del liceo Miguel Leandro Guerra, se regulariza el cauce del Río Lagos, urbanizando su flanco norte para construir el paseo de la Rivera y así controlar el cauce. Con las referidas obras Lagos de Moreno deja atrás el crónico problema de inundaciones. Las obras de rehabilitación emprendidas en 1962 y 1963 estuvieron a cargo del arquitecto laguense Salvador de Alba Martín.

La ciudad pierde uno de los edificios antiguos de la arquitectura industrial jalisciense: la antigua fábrica textil «La Victoria» instalada en 1860 que dejó de funcionar en 1919. Posteriormente alternó diversos usos hasta que vio caer sus vetustos muros en 1963. En lo que toca a las fincas domésticas se realizan desde hace dos o tres décadas obras de rehabilitación, o bien de renovación pero manteniendo las tipologías tradicionales.

La preocupación por el casco encuentra legitimación por parte del Estado: el 6 de diciembre de 1989 fue declarada por el Ejecutivo Federal una zona de monumentos históricos que abarca 1,55 kilómetros^2. El valor patrimonial del casco, unido a su buen estado físico, significaron el sustento para convertirse en la única ciudad jalisciense que posee tal denominación. Con ello ha sido provista de un andamiaje jurídico que establece las bases para proteger el patrimonio.

El decreto cubre 149 manzanas, que incluyen aproximadamente 356 inmuebles civiles o religiosos que proceden, la mayor parte de los siglos XVIII y XIX. Destaca la arquitectura civil barroca y neoclásica, objeto de un segundo decreto (19 de abril de 1990), en que se enumeran 285 edificios de propiedad privada, en su mayoría casas de un solo nivel. El perímetro protegido se forma de tres piezas, la «A», correspondiente a las fincas de mayor centralidad y valor patrimonial y «B1» y «B2» que forman una zona que envuelve a la anterior.

En vista de las presiones de la ciudad para extenderse y albergar nuevas funciones, puede considerarse oportuna la aparición del decreto, aunque por si solo no avala la conservación del casco significa una garantía indispensable. El hecho de que la ciudad este mostrando dinamismo económico le ha permitido atraer nuevas firmas comerciales y empresas industriales. Además, cuenta con nuevas autopistas de acceso, en noviembre de 1992 de inaugura la autopista León-Aguascalientes, tangencial a Lagos de Moreno y en 1993 entra en operación la autopista Guadalajara-Lagos de Moreno. En 1990 se pone en servicio el aeropuerto «Francisco Primo de Verdad» en el que empiezan a operar vuelos comerciales en 1992, conectando a la ciudad con México, D.F., Guadalajara y Tijuana. Lagos de Moreno esta englobada dentro de las políticas estatales diseñadas para las «100 ciudades medias» del país.

Algunas de las obras recientemente ejecutadas en la ciudad, así como la protección patrimonial tienen una íntima relación con la simpatía del actual Presidente de la República, Lic. Carlos Salinas de Gortari por Lagos de Moreno, sus repetidas visitas e intermediación para obtener apoyos han supuesto una etapa de prosperidad para la ciudad.

Las inercias que impulsan la terciarización de la economía urbana se han incrementado en la última década, pero sobre todo durante los últimos tres años, lo cual coincide con la vigencia del decreto de protección de los monumentos. De 1989 a la fecha se han atendido aproximadamente 70 solicitudes por parte del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH). El reto esta no solo en velar por una conservación «fósil» del casco, sino en procurar que mantenga su carácter plurifuncional, dentro del cual el uso habitacional es, por un lado, el más amenazado pero por otro el más necesario para mantener la vitalidad y el equilibrio entre la morfología y el cambio funcional.

De acuerdo con lo anterior, los últimos tres años reflejan un panorama claroscuro para el casco. Por un lado, se han atendido algunas fincas valiosas. El teatro Rosas Moreno fue restaurado. Se rehabilitó el edificio de la ex-escuela Miguel Leandro Guerra, situado frente al Ex-Convento de Capuchinas. Hasta hace poco permanecía en el abandono, ahora muestra un rostro radiante, ha recuperado su vitalidad al convertirse en una magnífica y concurrida biblioteca municipal.

Por su parte la antigua casa del sacerdote y escritor laguense Agustín Rivera (1824-1916), situada dentro del mismo conjunto, también dejó atrás el abandono para albergar un museo regional. La arquitectura religiosa se ha visto beneficiada; se construyó una amplia plaza frente al templo del Calvario, incrementando el valor estético y simbólico del monumento. En esta última obra, así como el Teatro Rosas Moreno, se invirtieron fondos aportados por la Lotería Nacional.

El paseo sur del río Lagos ha sido urbanizado, lo cual significó la regulación del cauce y complementa la tarea emprendida años atrás, cuando se realizó la misma obra para la margen norte.

Obra importante es el nuevo Lienzo Charro Santa María de los Lagos. La construcción está fuera del tejido urbano. A pesar de ser una obra no indispensable, dadas las necesidades de servicios básicos de algunos asentamientos, ha venido a enriquecer el patrimonio laguense. Su magnífico diseño arquitectónico ha recuperado el uso decorativo del ladrillo. Además se ha reproducido abundantemente uno de los elementos singulares de la arquitectura laguense: las bóvedas cóncavas que algunos hábiles albañiles tejen con especial maestría utilizando únicamente ladrillos.

La valoración positiva de la experiencia laguense surge de una actitud motivada por la necesidad de expresar resumidamente lo ahí ocurrido, y también se deriva de la luz que refleja dentro de la obscuridad en la que se ha sumido el patrimonio jalisciense. Sin embargo, es fácil caer en el sobredimensionamiento de la experiencia y la sacralización del casco, pero éste no escapa a presiones y problemas, solo el reconocimiento de los peligros que lo amenazan podrá permitir su positiva evolución y evitar actitudes y pronunciamientos complacientes.

Los dificultades a los que está sujeto resultan ser de calibre y naturaleza distinta. A continuación, ensayamos una sistematización de los mismos.

Los niveles de competencias

Con la declaración de la Zona de Monumentos Históricos, el INAH es la única instancia responsable de vigilar el cumplimiento de la figura de protección decretada. En primera instancia eso significa una retroceso en el sentido de ir contra la experiencia histórica local. La temprana preservación del casco, tal como se ha dicho anteriormente, se debe principalmente a las inquietudes de algunos laguenses. El hecho de que el gobierno federal asuma las competencias no debería aniquilar iniciativas locales.

Por desgracia o fortuna, según se le mire, en México las autoridades municipales no tienen capacidad efectiva de intervención sobre el patrimonio arquitectónico declarado por el poder federal. El INAH ha designado a un funcionario para atender los asuntos relacionados con el casco, aunque la dependencia no tiene una sede local, las acciones se realizan desde Guadalajara, lo cual dificulta la efectividad de la intervención. Pero el problema no esta en el deslinde de competencias, sino más bien en la incapacidad para coordinar acciones operativas.

La legislación de la Zona de Monumentos que afecta a Lagos de Moreno menciona que «se invitará a colaborar a las autoridades estatales y municipales competentes, y demás dependencias o entidades a las que la legislación confiere facultades sobre la investigación, protección y conservación de los valores arqueológicos, históricos y artísticos que forman parte del patrimonio cultural del país» (artículo 7).

El funcionario de la Sección de Monumentos Históricos asignado a Lagos de Moreno, arquitecto Luis Manuel Loza, reconoce la falta de coordinación entre el INAH y el ayuntamiento, ante lo cual opina que «estamos a tiempo de hacer una intervención razonada, ellos cambian –administración municipal– nosotros no» Tal afirmación involucra el problema que pueden derivar los cambios de gobiernos municipales cada tres años, en tanto el INAH suele mantener a funcionarios por periodos más largos, lo cual facilita la ejecución de directrices a mediano plazo.

Pero la participación del ayuntamiento es indispensable. El INAH restringe sus acciones a nivel normativo. Autoriza proyectos de obras con diferentes niveles de intervención para modificar monumentos históricos, pero no esta facultado para vigilar que éstos se llevan en estricto apego a lo permitido, labor que recae en la Dirección de Obras Públicas del Ayuntamiento. Actualmente, el INAH realiza una propuesta de reglamento para la Zona de Monumentos Históricos y tiene entre sus proyectos inmediatos instalar una sede fija en Lagos de Moreno, con lo cual se espera mayor vinculación con el Ayuntamiento.

El hecho de que el gobierno municipal no tenga atribuciones sobre los monumentos, no impide que pueda actuar sobre los aspectos urbanísticos y definición de usos del suelo del casco histórico a través del Plan General Urbano y de los Planes Parciales, en coordinación con la Secretaría de Desarrollo Urbano (SEDEUR) del Gobierno de Jalisco y la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), del gobierno federal.

El gobierno estatal, es decir la escala intermedia entre el ayuntamiento y la federación tampoco tiene competencias sobre el patrimonio. En el caso de Jalisco se cuenta con la Dirección del Patrimonio, organismo de la Secretaría de Cultura encargado de tareas de catalogación de obras y edificios, cuando lo considera prudente hace recomendaciones al INAH.

A los problemas de competencias hay que agregar las ambigüedades derivadas de la legislación del patrimonio. La vigente Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicos, Artísticos e Históricos, procedente de 1972 define como monumentos arqueológicos a «los bienes muebles e inmuebles, producto de culturas anteriores al establecimiento de la hispánica» (artículo 28). Monumentos artísticos son «las obras que revisten valor estético relevante» (artículo 33) y monumentos históricos «los inmuebles construidos en los siglos XVI al XIX...» (artículo 36).

La Ley establece que «el Instituto de Antropología e Historia es competente en materia de monumentos y zonas de monumentos arqueológicos e históricos» (artículo 44), en tanto «el Instituto Nacional de Bellas Artes y Literatura es competente en materia de monumentos y zonas de monumentos artísticos» (artículo 45). En otras palabras, recaen en el INAH las competencias sobre el patrimonio del siglo XIX o anteriores y sobre el Instituto Nacional de Bellas Artes (INBA) el correspondiente al XX, lo que pone en desventaja a los últimos, el INBA, tiene de hecho aún menor capacidad real de intervención que el propio INAH, al grado de carecer de delegación en Jalisco.

Díaz-Berrio (1986:39) señala la «evidentemente artificiosa distinción entre lo «histórico» y lo «artístico», ya que se apoya en el simple hecho del cambio del siglo XIX al siglo XX». Además ese parteaguas temporal no tiene mucho sentido histórico, entre 1877 y 1911 se produce el porfiriato, un período dictatorial que conforma en sí un capítulo bien definido en la historia de México.

Escasez de inversión pública sobre el patrimonio y restricciones del decreto de declaración del conjunto

Cualquier decreto necesariamente tiene limitaciones. Entre ellas destaca la carencia de instrumentos operativos para gestionar la conservación y mejoramiento del patrimonio, y por otro la limitación de su ámbito de aplicación.

En lo que respecta al primer punto, conviene aclarar que la

declaración de la Zona Monumental constituye un instrumento pasivo de protección. Garantiza la capacidad de intervención del Estado en la vigilancia del patrimonio, pero no lleva implícita la obligación de destinar ayudas económicas para invertir en el casco. En ese sentido la función del INAH es de «apagafuegos» a decir del funcionario citado antes. A lo más que llega es a estimular la conservación y rehabilitación de edificios de manera indirecta, vía exención de impuestos «los propietarios de bienes inmuebles declarados monumentos históricos o artísticos que los mantienen conservados y en su caso los restauren, en los términos de esta Ley, podrán solicitar la excención de impuestos prediales correspondientes (...) los Institutos promoverán ante los Gobiernos de los Estados la conveniencia de que se exima del impuesto predial, a los bienes inmuebles declarados monumentos, que no se exploten con fines de lucro» (artículo 11).

Aunque «el Instituto competente procederá a efectuar las obras de conservación y restauración de un bien inmueble declarado monumento histórico o artístico, cuando el propietario, habiendo sido requerido para ello, no las realice. La Tesorería de la Federación hará efectivo el importe de las obras» (artículo 10), pero no es común que ello ocurra, en todo caso el Estado invierte en obras civiles o religiosas de su propiedad.

En lo que toca a su ámbito de aplicación, el trazo del perímetro ha excluido elementos patrimoniales valiosos. El pueblo de San Juan Bautista constituyó en el pasado un importante asentamiento, la magnífica iglesia, aunque deteriorada y mal intervenida se mantiene como testigo del pasado. El abandono a que se vio sometido implicó la pérdida de vitalidad de ese núcleo laguense.

Desde hace cinco años la expansión urbana alcanzó a la población: se esta formando la colonia Adelita, que responde a la tipología de autoconstrucción en torno al añejo espacio pero sin integrarse a él. La gente que tradicionalmente ha vivido ahí, en sus modestas fincas situadas en torno a la plaza observa con sorpresa la llegada de nuevos pobladores, parece tratarse de dos mundos distintos. Sería recomendable realizar un proyecto que integre a la colonia Adelita en torno al antiguo asentamiento con la dotación de equipamientos. Además este espacio puede ser articulado al casco central a través de la calle Hernando de Martell, con obras de mejoramiento del vial, lo cual implicaría resolver el problema que supone cruzar la vía del tren.

Otro caso es el del pueblo de Moya, anexo al tejido urbano que posee fincas de valor histórico así como una iglesia ciertamente transformada, pero mantiene una primitiva torre de tres cuerpos sobre cornisa, lenticulada, de manufactura indígena, uno de los elementos más antiguos y originales de la arquitectura laguense.

Dada la función ganadera de la región, se conservan varios cascos de imponentes haciendas, un patrimonio rural poco intervenido por su carácter privado. Estos edificios muestran variados estados de conservación, los hay en perfectas condiciones, de la misma manera que aparecen otros convertidos en ruinas, aunque algunos todavía recuperables.

Déficit de equipamientos

Los problemas de tráfico y falta de espacios para el estacionamiento de vehículos, sin llegar a ser muy graves, requieren ser atendidos. Los conflictos se centran en algunos puntos del casco, especialmente en torno al mercado González de León, en cambio existen sectores centrales en los que esos problemas tienen poca jerarquía. Otra asignatura pendiente es lo relativo al tendido eléctrico, el cablerío no oculto es uno de los aspectos que reducen la calidad estética del casco.

Por desgracia este tipo de asuntos no resultan prioritarios para una ciudad que presenta una fase expansiva no liquidada, se establece una competencia por parte de la ciudad nueva para atraer inversiones públicas y así resolver necesidades básicas como abastecimiento de agua, instalación de drenajes, empedrado o pavimentación de calles, etc.

Conflictos ambientales

El problema de la contaminación atmosférica está relativamente ausente en Lagos de Moreno, pero no a así el de la contaminación de los cuerpos de agua. El río Lagos, ubicado dentro del perímetro de la Zona de Monumentos Históricos, que pasa bajo el señorial puente dieciochesco, tiene un comportamiento muy irregular a lo largo del año. El enorme caudal del verano contrasta con su transitoria extinción durante la primavera. Pero en estas estaciones no hay tantos problemas como el otoño y el invierno, cuando los caudales que aún quedan se estancan. En vista de que son arrojados al río desechos domésticos y de algunas agroindustrias, el cauce se convierte en un foco de contaminación que genera olores desagradables y proliferación de roedores e insectos voladores.

Así las cosas, el casco histórico de Lagos de Moreno es en el ámbito jalisciense un ejemplo casi modélico de conservación y rehabilitación, pero no esta exento de retos y dificultades. El respeto que le han merecido sus habitantes deja suponer que las futuras generaciones podrán hacerse una idea muy próxima de la ciudad que habitaron sus abuelos, han quedado ahí sus huellas marcadas para siempre, un siempre de duración incierta pero que en todo caso suena prolongada.

Bibliografía

Alcalá Cortés, H. (1993). *Efemérides Alteñas*. Editorial El Alteño, S.A. de C.V. Dos Tomos, 611 págs.

Brading, D. (1992). «El ranchero mexicano: campesinos y pequeños propietarios». Ricardo Avila Palafox, et. al. (coordinadores): *Las Formas y las Políticas del Dominio Agrario*. Homenaje a Francois Chevalier. Editorial Universidad de Guadalajara. Págs. 96-110.

Cabrales Barajas, L. F. (1992). «La centralidad de una ciudad periférica». Revista *Ciudades*. Red Nacional de Investigación Urbana, No. 12. Págs. 17-23.

Cambrezy, L. (1992). *De la Hacianda al Ejido* (Centro de Veracruz). Crónicas de un territorio fraccionado. ORSTOM (Centre d'Etudes Mexicaines et Centre-Américaines), CEMCA (Institut Francais de Recherche Scientifique pour le Developpement en Coopération), Ediciones Larousse. México, D.F. 168 págs.

Censos Generales de Población, 1900-1990.

Chao Ebergenyi, G. (1991). *De Los Altos*. Editorial Diana, México, D.F. 468 págs.

De Alba, A. (1987). «Lagos de Moreno, Jal.», *Enciclopedia de México*. Secretaría de Educación Pública. México, D. F. Tomo 8. Págs. 4595-4598.

De Alba, A. (1987a). *El Alcalde de Lagos y otras consejas*. Editorial hexágono. Séptima edición, Guadalajara, Jal. 157 págs.

Diario Oficial de la Federación. 8 de diciembre de 1989 y 23 de abril de 1990.

Diario Oficial de la Federación. 6 de mayo de 1972.

Díaz-Berrio Fernández, S. (1986). *Protección del Patrimonio Cultural Urbano*. Instituto Nacional de Antropología e Historia. Colección fuentes. México, D.F. 263 págs.

González y González, L. (1989). «Gente del Campo». Entrevista con Enrique Krauze. Revista *Vuelta*, No. 151, junio de 1989, México, D.F. págs. 22-29.

González y González, L. (1992). «Del hombre a caballo y la cultura ranchera». Ricardo Avila Palafox, et. al., op. cit. Págs. 111-120.

Iturriaga, J. (1991). Presentación a la obra «*La Ciudad de los Palacios: crónica de un patrimonio perdido*», de Guillermo Tovar de Teresa. Tomo I. Editorial Vuelta. Págs. XI-XVIII.

Lowry, M. (1947). *Bajo el Volcán*. Biblioteca Era. Novena Reimpresión, 1990. México, D.F. 403 págs.

Troitiño Vinuesa, M.A. (1983). «Orígenes y procesos de cambio funcional y morfológico». *Cuenca Edificada*. Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid. Págs. 184-205.

Troitiño Vinuesa, M.A. (1992). *Cascos Antiguos y Centros Históricos: Problemas, Políticas y Dinámicas Urbanas*. MOPT. Dirección General de Política Territorial y Urbanismo, Madrid. 228 págs.

Yañez, A. (1962). *Las Tierras Flacas*. Joaquín Mortiz. México, D.F. 1987, séptima edición. 360 págs.

Resumen

Se describen los valores patrimoniales y experiencia en la rehabilitación de edificios históricos desarrollada en Lagos de Moreno, México. La pequeña ciudad jalisciense es representativa de la cultura ganadera del occidente del país. En 1989 se declaró como *Zona de Monumentos Históricos*, con lo cual ha sido provista de una importante figura de protección.

Abstract

It presents the patrimonial values and the renewal of historical buildings experienced by the town of Lagos de Moreno, in Mexico. Jalisco's small town is representative of the country's Western cattle culture. In 1989, ti was declared *Zone of Historical Places*, so it has been supplied with an important protective figure.

Resumé

On décrit les valeurs du patrimoine et l'expérience dans le réhabilitation d'inmeubles historiques qui a été développée dans la ville de Lagos de Moreno, au Méxique. Cette petite ville réprésente la culture de l'élévage dans l'Quest du pays. En 1989 elle a été déclarée *Zone de Monuments Historiques*, ce qui a fait qu'elle ait été entourné figure de importante protection.

GEOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE SAN JUAN, PUERTO RICO

Jose Seguinot Barbosa Ph.D*

INTRODUCCIÓN

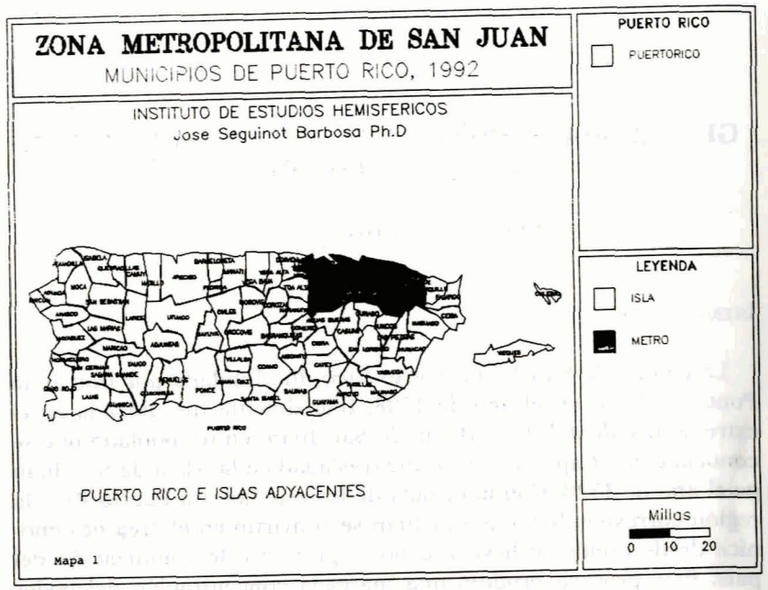
La ciudad de San Juan, Puerto Rico, fue fundada por Don Juan Ponce de León en el año de 1508. Inicialmente fue ubicada en el extremo occidental de la Bahía de San Juan, en un poblado que se conoció como Caparra. Luego fue trasladada a la isleta de San Juan en el año de 1520. Con la llegada de los españoles a Puerto Rico la región correspondiente a San Juan se convirtió en el área hegemónica desde donde se llevó a cabo el proyecto de colonización del país. Este proceso produjo una marcada concentración del poder administrativo y político contribuyendo, posteriormente, al amplio desarrollo comercial y cultural registrado por esta ciudad.

Actualmente la Zona Metropolitana de San Juan (mapa 1) representa un sistema complejo de usos del terreno asociados principalmente a bienes y servicios, usos industriales y comerciales, residenciales y de transportación. Históricamente, San Juan representa uno de los principales centros de aglomeración poblacional, producto de la centralización político-económica de la cual esta ciudad ha sido objeto.

Uno de los principales efectos que ha tenido esta concentración de actividad humana y económica ha sido la modificación del habitat, convirtiendo algunos sectores de la ciudad en zonas sumamente degradadas. En estos momentos podríamos decir que el impacto humano en esta región se extiende a todas las esferas ambientales.

Los componentes ambientales de San Juan han registrado marcadas transformaciones, lo que ha llevado el área, eventualmente, al deterioro ecológico. Estas transformaciones en su mayoría son el

*Director del Instituto de Estudios Hemisféricos de la Universidad de Puerto Rico, Recinto de Ciencias Médicas, San Juan.



producto de actividades humanas asociadas al crecimiento urbano, transportación y sobre todo al proyecto de industrialización a que se ha sometido el espacio geográfico metropolitano.

Perspectiva Histórica del Cambio Geográfico

Cuando los primeros habitantes llegaron a las aguas y a las tierras que hoy comprende la zona de San Juan, encontraron un sistema ecológico correspondiente a lo que hoy conocemos como un estuario tropical. Este estaba localizado en un amplio valle costero limitado por una barrera de dunas, eolianitas (dunas solidificadas) y arrecifes, mientras que en el interior estaba limitado por una cadena de cerros y mogotes calizos. Entre las dunas y los mogotes se desarrolló un sistema de lagunas conectadas entre sí por canales. Los sistemas fluviales (ríos y quebradas) desembocaban en estas lagunas. Algunas de las costas que no poseían dunas incluían playas, otros márgenes estaban formadas por acantilados y costas rocosas. En el interior existían valles aluviales de diferentes tamaños formados por los afluentes superficiales. La abundancia de especies animales y de vegetación era una de las características principales de este sistema (Seguinot, 1983, 22-42).

De acuerdo con la evidencia arqueológica fue el grupo indígena Igneri (Pons, 1973, 186-188) el primero que apreció este paisaje y quizás el primero que comenzó a modificarlo. ¿Cuán fuerte fue este impacto? ¿Qué importancia tuvo? Son dos preguntas difíciles de contestar por el hecho de que no conocemos, ni hemos realizado estudio alguno dirigido a contestar estas interrogantes. Según los datos históricos y arqueológicos, las áreas utilizadas más intensivamente por los indios fueron las márgenes del río Bayamón, la zona próxima a Caparra, Guaynabo, Trujillo Alto, Carolina y la Isleta de San Juan. Aunque no es posible determinar el impacto ecológico de cada grupo indígena, podemos con los datos recolectados aportar algunas consideraciones generales para futuras investigaciones.

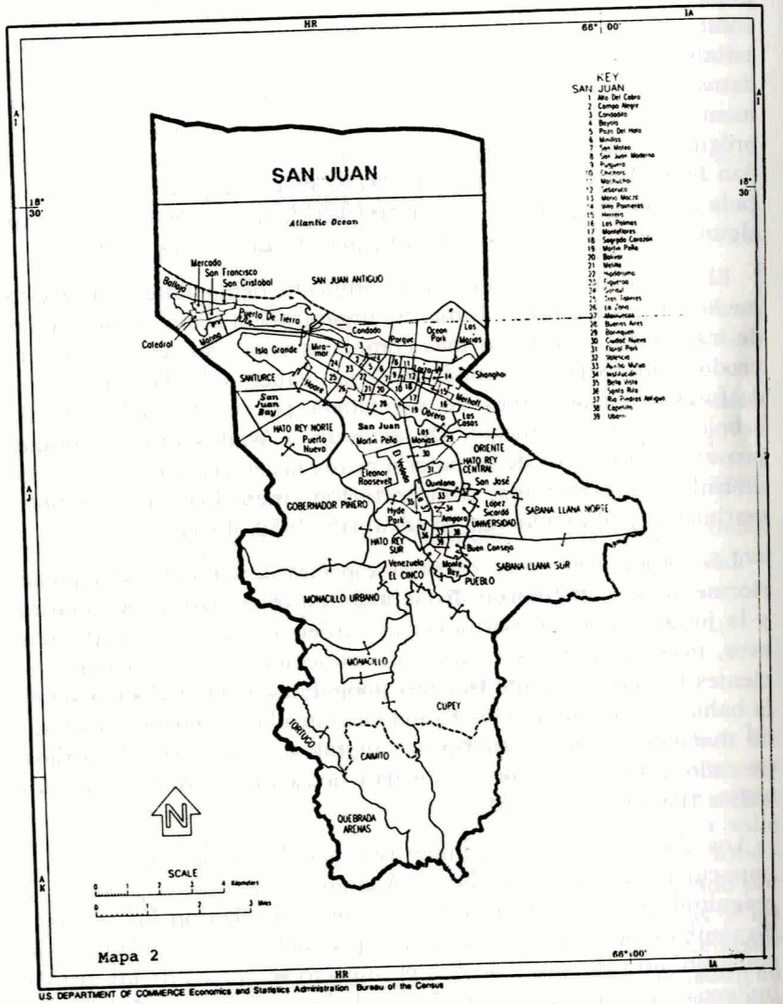
El grupo indígena que mayor impacto debió tener sobre este medio geográfico fue el Taíno. Su organización social, el desarrollo de instrumentos técnicos más complejos y su sistema neolítico de producción (Seguinot, inédito) debió haber sido la causa para desforestar vastas áreas de vegetación por medio del corte de árboles o uso del fuego[1]. De acuerdo a Wadsworth, el bosque proveía a los nativos de la materia prima necesaria para la vivienda, utensilios, armamentos, transportación, medicinas, combustible, vestimenta y alimentación (Wadsworth, 1950, 40-41).

Los indios consumían diversas especies de animales que posteriormente se extinguieron. Estas incluyen el manatí o vaca marina y la jutía (Islobodon portoricensis). Además, consumían pescado, aves, insectos, reptiles y larvas de caracoles. En excavaciones recientes hechas en Monte Ganejas (mogote localizado al suroeste de la bahía de San Juan), Gus Pantel encontró larvas terrestres, ostras de mangles, moluscos marinos, cangrejos, jutias, aves, lagartijos, pescado y tortugas que constituían la fuente alimenticia de los indios (Panter, 1980, 370).

Los datos anteriores demuestran que la población indígenas impactó el medio circundante. Aunque no podemos precisar la magnitud de éste, sabemos que los indios utilizaron los recursos disponibles de acuerdo con sus capacidades y necesidades. Sin embargo, no cabe duda de que el impacto ecológico de los grupos indígenas nunca alcanzó los niveles de las sociedades que le prosiguieron.

---

[1]Se han hecho muy pocos estudios relacionados al impacto ecológico de los indios en los bosques. Se necesitan estudios arqueológicos en esta dirección. Además la producción de información en temas tales como el impacto indígena en la topografía, en la flora, la funa y los recursos naturales es limitada.



CAPARRA

Cuando los españoles llegaron a San Juan buscaban una región geográfica que tuviese las condiciones necesarias para el desarrollo comercial con España, así como un lugar propicio para la explotación de los recursos existentes, en particular los recursos minerales y agrícolas. En las proximidades de San Juan encontraron no sólo los recursos naturales deseados, sino también la mano de obra indígena para explotarlos, razón por la cual denominaron a esta región «Puerto Rico» (Caparra, 1980, E-2).

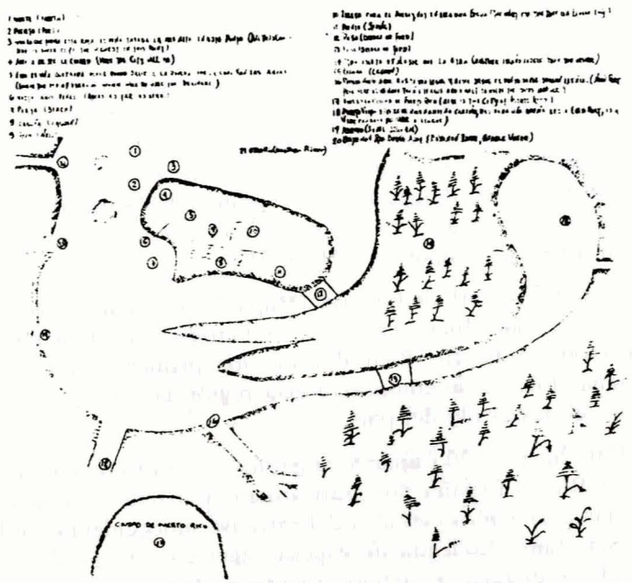
Con el establecimiento de Caparra (Mapa 3) en la parte suroeste de la Bahía de San Juan, en 1508, comenzó la explotación y transformación de Puerto Rico durante los primeros cincuenta años, designándole desde entonces a esta región la función de eje central para el desarrollo del país.

Desde 1508 hasta 1520 Caparra constituyó el punto de contacto entre Puerto Rico y España. Geográficamente Caparra fue ubicada en una de las partes más elevadas del extremo sudoccidental de la bahía de San Juan. Rodeada de espesa vegetación tropical y de mogotes calizos el lugar escogido era seguro frente a ciclones e inundaciones.

Para llegar de Caparra al puerto había que transitar un camino de tierra de aproximadamente 1,6 km que circundaba los mogotes y parte de los manglares hasta llegar a los antiguos bancos de arena ubicados en el Puerto Viejo. A base de la extensión del asentamiento podemos concluir que el impacto ecológico de la cultura española sobre las inmediaciones de Caparra se redujo a deforestar las áreas ocupadas por las edificaciones y el camino que conducía al puerto. Además de la madera los españoles utilizaron la piedra caliza que extrajeron de los mogotes para construir la antigua vivienda y fortificación de Don Juan Ponce de León.

Los cambios ecológicos más significativos durante el período de Caparra se refieren a la deforestación llevada a cabo para el desarrollo de la agricultura y la ganadería, así como para su uso energético, la construcción de viviendas y facilidades portuarias. La modificación del relieve a través de la explotación de minerales y la introducción de nuevas especies animales (caballos, caros, etc.) y vegetales (palma de coco, caña de azúcar y café) también constituyeron cambios significativos (Seguinot, 1981, 15).

Hoy de Caparra solo restan las edificaciones de la casa y fortín



Mapa 3. Mapa de la Bahía de San Juan por Rodrigo de Figueroa, 1518
Fuente: Archivo Histórico de Puerto Rico.

de Don Juan Ponce de León. El gobierno ha ubicado en ella un museo permanente que recoge algunos objetos valiosos de los comienzo de San Juan, ciudad primada de América.

Ciudad de Puerto Rico

Debido a la necesidad de ampliar el desarrollo comercial, de conseguir un lugar más protegido de los ataques enemigos y más cercano al área portuaria, Caparra fue abandonada y la Capital fue establecida en la Isleta de San Juan en 1520. Fue entonces cuando se le denominó ciudad de Puerto Rico (Zeno, 1971, 28).

Para finales del siglo XVI la ciudad de Puerto Rico (ver Mapa 4) poseía varias estructuras que la definían como un asentamiento urbano. Se había construido La Casa Blanca, La Fortaleza, El Cabildo, varias iglesias y colegios. Algunos edificios militares, como El Morro, habían comenzado a edificarse. De acuerdo a Layfield, para este período la ciudad tenía cerca de 300 casas (Anónimo, 1971, 78).

La pugna militar que mantenían los países europeos por obtener el control y la hegemonía de los países caribeños produjo serias consecuencias geográficas en las costas de la antigua ciudad. Estas fueron convertidas en bastiones militares para la defensa del país. Las construcciones militares alcanzaron su punto culminante entre 1750 y 1800. Al finalizar el siglo XVIII ya la ciudad contaba con los fuertes del Morro, San Cristóbal, El Boquerón (San Gerónimo) y con los bastiones de defensa de la Perla, La Puntilla, El Cañuelo, La Princesa, El Espigón, San Carlos, El Abanico, Santa Teresa y Miraflores. De igual manera que habían levantado las líneas de defensa y la muralla que bordeaba y protegía la ciudad (Zapatero, 1964, 2).

Con los pocos recursos disponibles se logró la construcción de la iglesia de San Francisco y del Convento de las Monjas Dominicas en 1651. La Catedral estaba en reconstrucción para 1646, lo que, junto a dos nuevos hospitales que se edificaron, añadió nuevos elementos a la ciudad capital (De Los Angeles Castro, 1980, 55-63).

El Siglo XIX, representó la época de oro de la ciudad. Además de ser un siglo de paz, España abrió las puertas del comercio a otros países extranjeros. Durante este período se estableció el sistema de alumbrado urbano, se pavimentaron las calles, se construyeron los paseos de Covadonga y la Princesa y se restauraron y pavimentaron las plazas de Santiago, Santo Domingo y la de Armas (Ibid, 202-203).

En la periferia de la antigua ciudad también surgieron nuevos asentamientos. En 1714 el gobernador dio permiso a una comunidad de negros para que se estableciera entre Puerta de Tierra y el Puente de San Antonio. Posteriormente éstos fueron trasladados a Boca de Cangrejos donde fundaron un poblado. Río Piedras se fundó para ese período sirviendo de núcleo urbano a la formación de hatos y estancias que venían desarrollándose en la región. Para finales del siglo XVIII ya existían los asentamientos de Puerta de Tierra, Río Piedras, Cangrejos, Cataño y Palo Seco (Morales, 1971, 108).

La nueva infraestructura económica tuvo serio impacto sobre la ecología metropolitana. La parte más afectada fue la isleta de San Juan, donde la construcción de estructuras urbanas y militares reclamó la eliminación de vastas áreas de vegetación (Hostos, 1966, 4).

Por otro lado, se introdujeron nuevas especies a la Isla, especialmente la palma de coco y la caña de azúcar. A finales del siglo XVI,

Layfield quedó impresionado con la gran cantidad de palmas de coco que habían en las costas de San Juan (Anónimo, 1971, 108).

La expansión de la ciudad requirió el dragado y rellenamiento de las áreas pantanosas inmediatas a la isleta. Mientras se rellenó la parte sur de la ciudad para construir la muralla, de la bahía se extraían materiales rocosos y arenas para usarse en la construcción de varios edificios (Manucy, 1973, 20). Los dragados de la bahía comenzaron a partir de 1858 y los materiales extraídos se utilizaron como fuente para alimentar el rellenamiento de las costas. Prácticamente todas las facilidades portuarias de la época se construyeron sobre áreas rellenadas (Actas, 1949, vol. 1 18)[2].

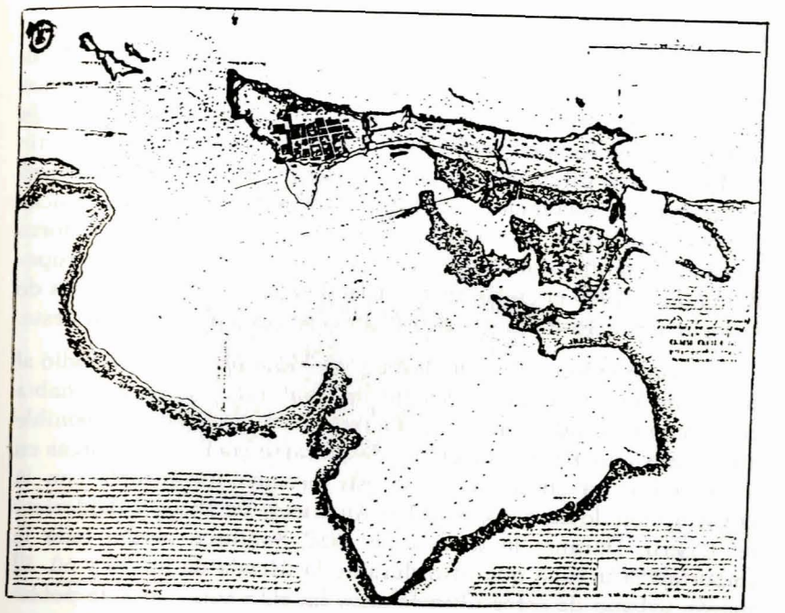
La calidad ambiental no era buena, pues la ciudad no tenía un sistema de desagüe y los residentes disponían sus desechos en las calles. Luego éstos eran arrastrados por las aguas de lluvia. En 1844 se construyó un sistema de drenaje que mejoró las condiciones higiénicas de la ciudad, aunque deterioró las condiciones ecológicas de la bahía. Desde 1800 se usaban como basureros las zonas de La Puntilla y Puerta de Tierra. A pesar de que las condiciones sanitarias habían mejorado en comparación con siglos anteriores, en el informe higiénico de 1850 Lynn describe las mismas en estado de pobreza (Lynn, 1880).

San Juan de Puerto Rico

Aunque no se sabe con exactitud cuando la ciudad de San Juan dejó de llamarse ciudad de Puerto Rico para llamarse ciudad de San Juan Bautista, lo cierto es que para mitad del siglo XVII la gente se refería a la ciudad con el nombre del país (San Juan Bautista) y al país con el nombre de la ciudad (Puerto Rico). El resultado final de este proceso fue que los nombres fueron intercambiados. Es por ello que hoy día la isla se llama Puerto Rico y la ciudad se denomina San Juan.

A partir de 1900 la expansión urbana de San Juan (ver Mapa 2) trascendió los límites de la isleta. Para esta fecha ya Santurce se había consolidado como un área urbana exclusiva, consistente de un grupo de «chalets» localizados a lo largo de la avenida Ponce de

[2]Para fines del siglo XXVIII existían 8 muelles. Estos eran el muelle del este y del oeste de la Puntilla, los muelles de Isla de Cabras, Mata Redonda e Isla Miraflores, entre otros. Para detalles véase *Actas del Cabildo de San Juan de Puerto Rico, 1915-1817*, Administración General de Suministros, San Juan, 1949, Vol. 1-18.



Mapa 4. Mapa Geométrico de la Capital de Puerto Rico, por Churruca Cosme, 1794. Fuente: Archivo Histórico de Puerto Rico.

León (Pérez Chanis, 1983, 8). La nueva política norteamericana asignó a Santurce el papel de nuevo centro urbano. Entre 1900 y 1940 se construyeron allí la mayor concentración de viviendas, parques, hospitales, escuelas y oficinas de gobierno. Otra área que se benefició de la política expansiva fue El Condado, que comenzó a ser desarrollado desde 1908 alcanzando la cúspide después de 1920. Hato Rey logró un desarrollo significativo después de 1940 con las urbanizaciones Roosevelt y Puerto Nuevo. Cataño, Palo Seco, Bayamón y Río Piedras comenzaron a absorber parte de la población migrante recién llegada a la ciudad. Todos estos asentamientos estaban interconectados por un sistema de tren y otro de tranvía que partía desde el San Juan Antiguo hacia el suroeste de la ciudad.

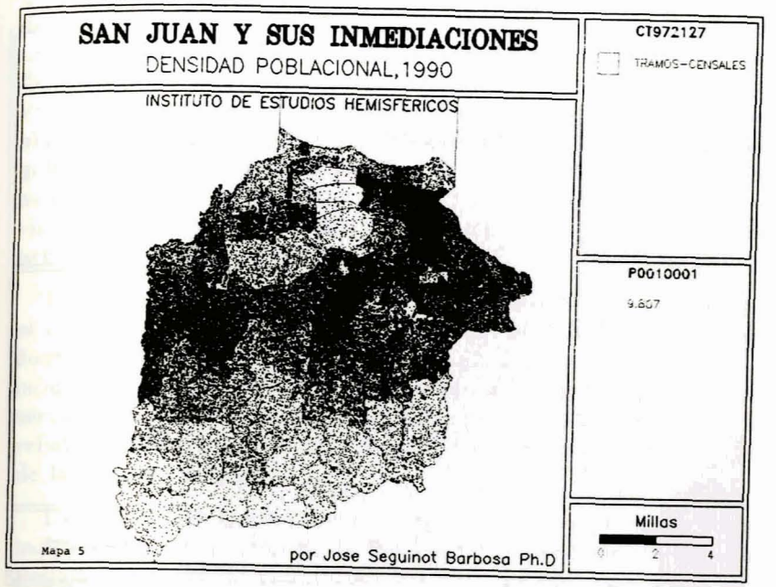
Para 1950, Santurce (ver mapa 2) continuaba siendo el núcleo central de la ciudad capital, aunque ya otros polos de desarrollo urbano comenzaban a restarle importancia, especialmente Hato Rey y Río Piedras. La utilización masiva del automóvil y la construcción de nuevas carreteras contribuyeron al desplazamiento de la población hacia áreas periféricas. Para entonces la Avenida

Central constituía el eje principal de comunicación entre Caparra, Puerto Nuevo y Río Piedras. La Avenida Roosevelt conectaba las áreas residenciales de Puerto Nuevo y Roosevelt; la Avenida Ponce de León era el principal corredor entre San Juan y Río Piedras; y la actual Avenida Kennedy enlazaba a Santurce con Bayamón. A partir de 1950 la estratificación social preexistente en San Juan comenzó a hacerse espacialmente más marcada, y aparecieron entonces proyectos urbanos (privados y públicos) para diferentes sectores sociales. Este proceso constituyó la base de la expansión metropolitana. Para 1960 el crecimiento urbano ya alcanzaba los límites de la laguna San José al este, Río Piedras al sur y Bayamón al oeste.

El crecimiento suburbano después de 1965 (Mapa 5) respondió al hecho de que el espacio urbano de Santurce y Hato Rey había disminuido considerablemente. La reducción del espacio disponible en el centro, forzó la población a desplazarse hacia nuevas áreas en la periferia. La culminación de este proceso fue posible con la construcción de las autopistas Las Américas, De Diego y Baldorioty de Castro. Durante la década de 1980 Santurce perdió toda la importancia urbana que tuvo durante la década de los 50 y 60. El patrón urbano de éstos últimos años ha sido concentrar la población en las nuevas áreas periféricas que se extienden hasta Guaynabo, Trujillo Alto, Carolina, Bayamón y Toa Baja, dejando las áreas centrales para otras finalidades de tipo comercial, portuarias, recreativas, administrativas y de servicios.

A principios del Siglo XX casi toda el área que no estaba comprendida por pantanos y manglares, así como aquella que no era utilizada con fines urbanos, estaba destinada para uso agrícola. Predominaba el cultivo de caña de azúcar, pastoreo de ganado y agricultura mixta (frutas, piña, coco, cítricos). Desde 1902 una gran proporción de los terrenos metropolitanos habían sido reservados por el Gobierno Federal para la construcción de facilidades portuarias y militares (Coll y Toste, 1914, 302). El terreno clasificado como propiedad pública comprendía en 1940 cerca del 60% del total de la tierra disponible[3]. Este terreno ha sido considerablemente reducido para 1990 a un 10% dada su utilización indutrial y urbana. Desde su creación, la Junta de Planificación ha promovido un patrón de desarrollo urbano para el área metropolitana basado en el modelo de sectores o núcleos múltiples. Bajo este plan el San Juan Antiguo ha sido convertido en el centro histórico y cultural,

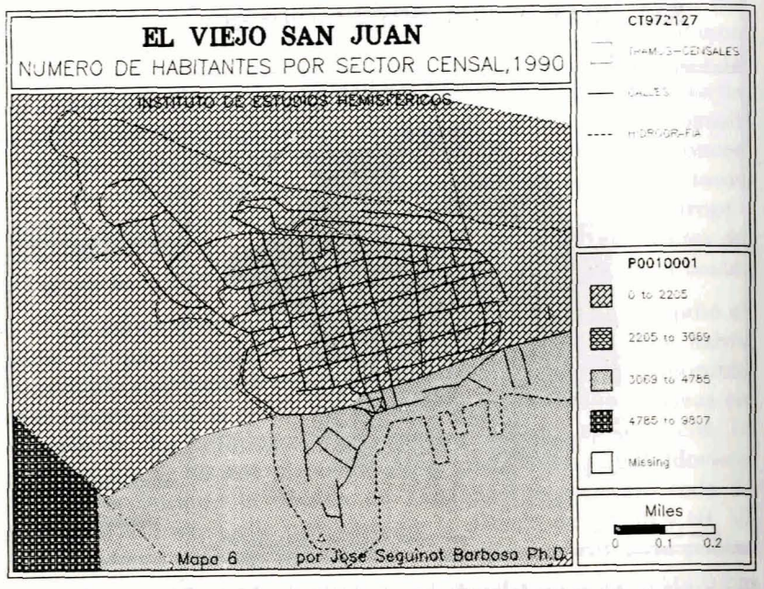
[3]El terreno público comprendía principalmente maglares y áreas pantanosas.



Santurce se ha especializado en el comercio, Hato Rey constituye el centro financiero, Cataño y Puerto Nuevo son los núcleos portuarios, y el Condado e Isla Verde representan las regiones turísticas y hoteleras. Los demás sectores constituyen áreas residenciales o recreativas o, en algunos casos, áreas de usos múltiples.

El proceso de urbanización e industrialización de que ha participado el municipio de San Juan durante el último siglo ha sido el factor principal para la inminente desaparición de la vegetación. El área edificada ha aumentado de un 20% en 1990 a un 80% en 1990 mientras la vegetación ha decrecido de un 80% en 1900 a un 20% en 1990. Desde principios de siglo la expansión urbana de Santurce se extendía hacia el sur reclamando las áreas manglares localizadas al norte del Caño Martín Peña, mientras al lado sur de la bahía la vegetación era eliminada para el cultivo de cocos, caña de azúcar, frutas o par pastar ganado.

La reducción de las áreas manglares fue en cierta medida el resultado de la utilización de este recurso para la producción de carbón y, en menor grado, de la deforestación causada por los migrantes establecidos allí. A pesar de ello, la principal causa de la destrucción del manglar han sido las construcciones de equipamientos portuarios, industriales, comerciales y gubernamentales.



Aquí se levantó el área del vertedero municipal de San Juan basado en el sistema de relleno sanitario. Además de los rellenamientos hechos por el gobierno, existieron otros realizados en los manglares por las comunidades de arrabal. Para 1980 estos habían rellenado las áreas del norte de Martín Peña, la porción sureste de Isla Grande, el área central de Puerta de Tierra, Sabana y Amelia, Juana Matos, Puente Blanco, Tokio, el sureste de la Laguna San José y otras áreas menores.

La rehabilitación urbana

Como parte de los procesos de movilidad poblacional la ciudad de San Juan se ha extendido a límites previamente desconocidos. La ciudad ha ido integrando a la periferia a su marco de dominio. Ello ha acontecido como consecuencia de un desplazaminto poblacional del interior a la costa a la vez que ocurre un despoblamiento de las áreas centrales de la ciudad para dar paso al desarrollo de nuevas actividades económicas vinculadas al sector comercial, industrial y de servicios.

En algunos casos los sectores despoblados del centro de la ciudad

quedan desocupados por largo tiempo produciendo diversas formas de degradación social y ecológica. Económicamente, los espacios urbanos despoblados pasan a absorver la nueva fuerza laboral que llega a la ciudad. Este es el caso de Santurce con los Dominicanos. Por otro lado la mayoría de estos espacios pasan a constituir áreas abanonadas que luego tendrán que se remodeladas a iniciativa del gobierno o de la empresa privada. El resultado de todo este proceso es que mientras en el centro de San Juan encontramos áreas en virtual deterioro, en la periferia de la ciudad se levantan nuevas urbanizaciones con carácter de exclusividad.

Distinta a la realidad existente en otros centros urbanos antiguos el casco antiguo de San Juan, mejor conocido como el Viejo San Juan (Mapa 6), ha sufrido durante los últimos años una restauración urbana significativa. La celebración del Quinto Centenario ha servido como marco para iniciar todo un grupo de proyectos de rehabilitación urbana que en ocasiones han trascendidos los límites de la antigua ciudad.

Las obras del Quinto Centenario han dejado un legado que incluyen la restauración de la Plaza de San José, del Cuartel de Ballajá, del Paseo de la Princesa, de la Plaza Darsenas y la Plaza Colón y de la zona portuaria, entre otros. Es menester señalar que el Viejo San Juan ha estado en continuo proceso de rehabilitación. Dado que es la región más visitada por los turistas existen en la zona una gran concentracion de proyectos encausados por iniciativa gubernamental, cívica o privada.

A mi juicio el modelo de rehabilitación urbana seguido en el Viejo San Juan debe servir como ejemplo para la rehabilitación de otros centros urbanos. La integración de la actividad gubernamental, con la aportación del capital privado, la colaboración cívica y ciudadana, dirigidos por un marco legal y conceptual preciso, ha permitido reducir los impactos negativos de una renovación urbana improvisada.

No obstante, debemos señalar que en el Viejo San Juan la rehabilitación urbana ha provocado un reemplazo de la población original. Este proceso de gentilización ha ocurrido como parte del incremento en el valor de la propiedad, una vez ésta ha sido restaurada. Las nuevas leyes de restauración y renovación, como la de Santurce, han permitidos reducir el desplazamiento de la población original, sin embargo el proceso continua desarrollándose, aunque más lentamente.

Como parte del proceso general de restauración urbana, el Viejo

San Juan presenta hoy día una calidad ambiental que supera marcadamente las condiciones de deterioro de años anteriores. Esto ha traído un aumento creciente del número de visitantes que utilizan las facilidades recreativas, históricas y comerciales que allí existen. Visitar el Viejo San Juan es como remontarse al pasado histórico de nuestra Isla, es renacer el legado arquitectónico y cultural que nos dejó España. En síntesis es repetir lo que dijo el poeta Noel Estrada: «En mi Viejo San Juan, cuantos sueños forjé en mis años de infancia, mi primera ilusión y mis cuitas de amor son recuerdos del alma, una tarde me fui hacia extraña nación pues lo quiso el destino, pero mi corazón se quedó frente al mar en mi Viejo San Juan».

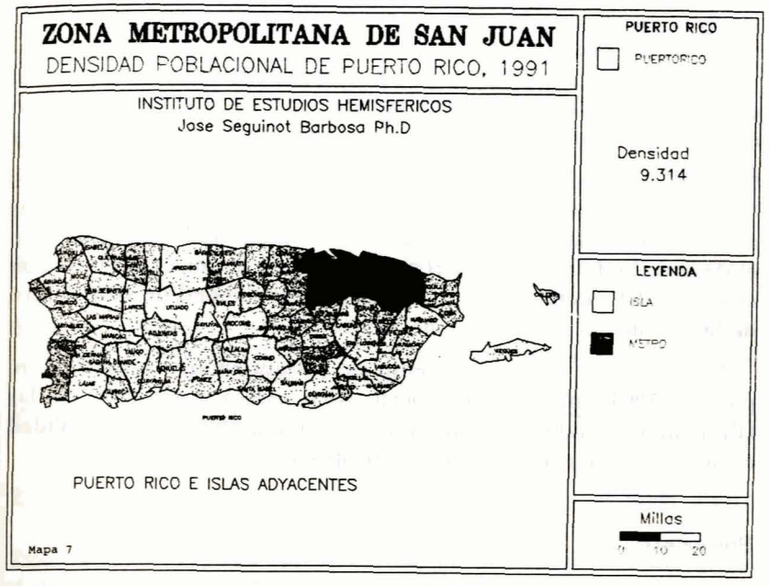
La zona metropolitana de San Juan

El área metropolitana de San Juan (Mapa 7), tal y como la define el Censo de 1990 incluye una vasta región que se extiende desde los límites municipales de Toa Baja hasta Río Grande, pasando por los municipios de Bayamón, Guaynabo, Trujillo Alto, Carolina, Canovanas y Loiza. La población total de estos municipios para 1990 sumó 1. 136. 177, mientras que la población para cada uno de ellos puee apreciarse en la siguiente tabla:

Población zona metropolitana de San Juan	
Bayamón	220,262
Guaynabo	92,886
Cataño	35,687
San Juan	437,745
Trujillo Alto	61,120
Carolina	177,806
Canóvanas	36,816
Río Grande	45,648
Loíza	29,307

La culminación del vasto proceso de expansión urbana que ha registrado esta región durante las últimas cuatro décadas ha producido un gigantismo urbano que el geógrafo español Dr. Joaquín Bosque Maurel ha descrito como una cabeza muy grande (refiriéndose a la Zona Metropolitana de San Juan) para un cuerpo muy pequeño (refiriéndose a Puerto Rico).

No nos debe sorprender que en la primera década del siglo XXI la región Metropolitana de San Juan y la Zona Metropolitana de Caguas (ver Mapa 7), ubicada al sur de San Juan, habrán de formar la primera megalópolis de Puerto Rico. En estos momentos puede



observarse la formación de un corredor urbano a lo largo del Expreso Las Américas y otro a lo largo de la carretera número uno que sirven como ejes de acceso a un nutrido grupo de proyectos de viviendas privadas. Entre ellos se incluyen algunos que sobrepasan el millón de dólares por unidad, como lo es el caso de Montehiedra.

Conclusiones

La ciudad de San Juan de Puerto Rico ha evolucionado de un pequeño asentamiento conocido como Caparra a toda una región metropolitana. En el proceso de expansión urbana la ciudad ha sabido preservar los elementos de la antigua ciudad española (Viejo San Juan) e integrar los componentes de una ciudad funcional moderna con sus centros turísticos (Condado e Isla Verde), comercial y financiero (Hato Rey), educativo (Río Piedras), residenciales (Guaynabo, Bayamón, Carolina) y de servicios múltiples (Santurce) (Mapa 2).

Todo este desarrollo urbano ha producido la transformación de las condiciones geográficas existentes al principio. Las áreas de manglares han sido rellenadas, muchos mogotes calizos han des-

aparecido, los canales estuarinos se han sedimentado, y las dunas playeras ya no existen. Aunque se ha trabajado arduamente en la preservación ecológica de la ciudad todavía falta por hacer. Como todo centro San Juan posee unos puntos específicos de degradación ambiental que afectan la calidad de vida de sus residentes, no obstante la ciudad conserva una belleza histórica y natural muy particular.

El enfasis que se ha puesto en la rehabilitación urbana de las áreas deterioradas, la creación de nuevas áreas verdes y recreativas, el desarrollo de paseos y la remodelación de la zona portuaria son ejemplos del interés existente en mejorar la calidad de vida dentro de la ciudad.

De continuar este movimiento de restauración y preservación, para el 2004, año en que Puerto Rico aspira a ser sede de las Olimpiadas, tendremos una ciudad comparable por su calidad ecológica a los grandes centros europeos.

Bibliografía

Abbad y Lasierra, F.I. (1959) *Historia Geográfica Civil y Natural de la Isla de San Juan Bautista de Puerto Rico,* ed. UPR, Río Piedras.

Actas del Cabildo de San Juan de Puerto Rico, 1915-1817, (1949) Administración General de Suministros, San Juan, Vol. 1-18.

Anónimo, (1971) «Descripción de la Ciudad de Puerto Rico Siglo XVI y XVII» *Revista del Instituto de Cultura Puertorriqueña,* Vol. 53, 78.

Anónimo, (1980) *Caparra Cultural Resources Reconaissance of Five Projects in Puerto Rico,* Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos, E-2.

Coll y Toste, C. (1914) *Boletín Histórico de Puerto Rico,* Tipografía Cantera, vol. 12, 302.

De los Angeles Castro, M. (1980) *Arquitectura en San Juan de Puerto Rico Siglo XIX,* Ed. UPR, 55-63.

De Hostos, A. (1966) *San Juan Ciudad Murada,* Instituto de Cultura Puertorriqueña, 4.

Manucy, A. (1973) *Puerto Rico and the Forts of the Old San Juan,* Chatman Press, 20.

Morales Muñoz, G.E. (1946) *Fundación del Pueblo de Cataño,* Imprenta Venezuela, 76.

Panter, A.G. (1980) «Canejas Caves Site Excavation», *Proceedings of the Eight International Congress for the Study of the Pre-columbian Culture of the Lesser Antilles,* Universidad del Estado de Arizona, 370.

Perez Chanis, E. (1983) «Santurce, La Urgencia de su Rehabilitación», *El Nuevo Día,* Enero 23, 8.

Pons de Alegria, M. (1973) *Igneri Ceramic from the Convent of Santo Domingo,* Tesis de maestría presentada en la Universidad del Estado de Nueva York-Bufalo, 186-188

Seguinot Barbosa, J. (1983) *Coastal Modification and Land Transformation in the San Juan Bay Area,* Tesis Doctoral, Universidad del Estado de Louisiana, 425.

Seguinot Barbosa, J. (1987) «El Sistema de Cónucos», Trabajo inédito, mimeografiado.

Seguinot Barbosa, J. (1981) «Difusión Cultural de la Industria del Azúcar desde Española a Puerto Rico», *Studies in Historical Geography,* Dr. Roland Chardon, LSU, 1-67.

Wadsworth, F.H. (1950) «Notes on the Climax Forest of Puerto Rico and Their Destruction and Conservation prior to 1900», *Caribbean Forester,* 41.

Zapatero, J.M. (1964) *La Guerra en el Caribe en el Siglo XVIII,* Instituto de Cultura Puertorriqueña, 1-44.

Zeno, F.M. (1971) «La Nueva Ciudad de San Juan» *Revista Angela Luisa,* 28.

Resumen

Se analiza el desarrollo histórico de la ciudad de San Juan de Puerto Rico desde su nacimiento a comienzos del siglo XVI hasta la actualidad. Se pone énfasis especial en el impacto del hecho urbano sobre el medio físico en el que nace y, más aún, en los resultados que para los modos de vida actuales ha tenido el crecimiento explosivo y mal articulado de los últimos decenios, origen de un área metropolitana que concentra una gran parte de la población puertorriqueña y controla la vida de la isla.

Abstract

The historical development of the city of San Juan de Puerto Rico is analyzed since its founding at the beginning of the 16th century until the present day. The analysis focuses on the impact that the urban fact has on the physical environment where it is located and on its consequences for nowadays living due to the last decades

explosive and badly articulated development, origin of a metropolitan area that concentrates most part of Puerto Rican population and controls the Island's life.

RESUMÉ

On analyse le développement historique de la ville de San Juan de Puerto Rico depuis sa naissance, au début du XVI siècle jusqu'à maintenant. On insiste surtout sur l'influence du fait urbain sur le milieu physique oú il est né et, aussi, sur les résultats, par rapport aux manières de vie actuelles, qu'a produits la croissance explosive et mal articulée des dernières décennies. Ceci a été l'origine d'un aire métropolitaine qui concentre une grande partie de la population de Puerto Rico et qui contrôle la vie de l'Isle.

O CENTRO COLONIAL DE SALVADOR DA BAHIA: INVERTENDO O TEMPO PERDIDO

Ana Fernandes*
Marco Aurélio A. de Filgueiras Gomes**

INTRODUÇAO

A formaçao de uma mentalidade preservacionista no Brasil é expressão da busca, nos anos 30, da contituição de uma identidade nacional, através da reelaboração complexa e contraditória de relação entre a sociedade brasileira e o seu passado.

Essa reflexão fundadora será retomada nos anos 70, desdobrando-se em uma prática de intervenções em núcleos urbanos históricos que, capitaneada pelo Estado, se verá cada vez mais tributária dos mecanismos dominantes de reprodução da cidade. Atualmente, essas ações visam implementar uma política de recuperação ancorada na accelerada mercantilização da produção cultural e no papel crescente do turismo no consumo social. A surpresa, dentro dessa lógica, fica por conta da potência social dos movimentos populares.

Este texto trata de investigar, para Salvador da Bahia, como se constitui e quais são as características desse percurso, buscando explicitar sua materialidade e suas particularidades.

UM EMBATE DE REPRESENTAÇÕES SOBRE O PASSADO

Salvador e seu centro colonial

Salvador da Bahia, primeira capital colonial do Brasil, erguida junto à Baia de Todos os Santos em 1549, conta hoje com 2 milhões de habitantes e é uma das metrópoles regionais do Brasil. Localiza-

*Faculdade de Arquitectura. Universidade Federal da Bahia. R. Caetano Moura, 121. 40.210-350 Salvador/BA. BRASIL
**Faculdade de Arquitectura. Universidade Federal da Bahia. R. Caetano Moura, 121. 40.210-350 Salvador/BA. BRASIL

da no Nordeste brasileiro e construida em dois andares, ela possui um dos maiores conjuntos arquitetônicos e urbanisticos do período colonial e do século XIX existente no Brasil, representado por cerca de 1.000 imóveis, concentrados num perímetro de aproximadamente 13 ha e congregando destinações civis, religiosas e secundariamente militares. Esse acervo é resultado da importância continental de Salvador até o século XVIII, época em que ela se constituía em um dos principais centros urbanos da América.

Designado aqui sob o nome de centro colonial, esse conjunto teve seu papel urbano mais destacado até meados do século XIX, quando concentrava as residências urbanas de parte significativa das familias abastadas de Salvador e sua região, além de instituições religiosas, serviços e pequeno comércio. Parte contituinte do centro de Salvdor, ao norte de sua parte alta (o centro é dividido em cidade alta, com funções essencialmente administrativas, de comércio varejista e de serviços; e em cidade baixa, concentrando atividades ligadas ao comércio de exportação/importação e atividades bancárias), esse conjunto divide com o restante do centro da cidade alta parte de seu destino de estagnação e de perda de potência na direcção dos caminhos econômicos da cidade a partir dos anos 50.

O investimento cultural e simbólico que é feito atualmente sobre esse centro colonial, no sentido de reconhece-lo enquanto patrimônio cultural da cidade o do país –ou mesmo da humanidade, depois da declaratória da UNESCO– é, no entanto, múltiplo: existem aí investimentos culturais de diferentes matizes sociais que, elaborados em diferentes momentos da história, exprimem a dinâmica de transformações da relação entre sociedade e tempo histórico da cidade.

Da Negação do Passado à sua Requalificação enquanto Fonte de Identidade

Nas cidades brasileiras, as mudanças produzidas pelo fim do sistema escravista (1888), pela expansão do capitalismo industrial e financiero a nivel internacional e por uma incipiente industrialização colocam a necessidade de readequação da estrutura físico-espacial urbana. A cidade herdada, configurada ao longo dos séculos precedentes, vai ser objeto de intenso processo de destruição. Mais do que racionalizar, modernizar significa então buscar destruir, apagar os traços e vestígios do passado, considerado vil para a afirmação da jovem República (1889) que acabava de se implantar e da sociedade que se construía buscando encontrar seu lugar no rol das nações modernas.

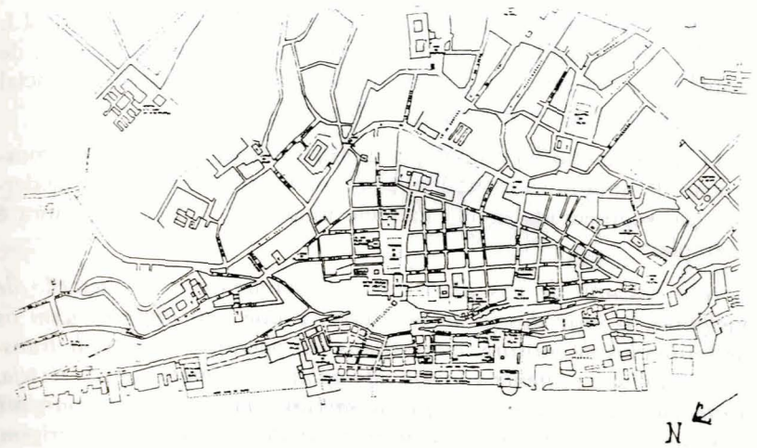


Fig. 1. Plano del centro de Salvador de Bahía.

Para se adequar aos novos moldes e ritmos da sociedade, a presença do passado deveria ser superada, tanto quanto o que era percebido como situação de atraso em relação a outros países. As expectativas entao alimentavam, em relação às cidades, perspectivas de transformação radical do quadro de vida, do quadro econômico e do quadro social. A construção do futuro sobrepujava qualquer relação com o passado, fazendo com que esta fosse considerada conservadora e imobilista, não conseguindo, consequentemente, adesão social que a sustentasse.

Um projeto modernizador, ancorado num paradigma eminentemente técnico (no caso da modernização urbana), que só considera os aspectos históricos pela sua negação, pela necessidade de destruí-los como forma de superação de uma situação indesejável, vai caracterizar o processo paulatinamente generalizado de reformas urbanas que, nos vinte primeiros anos deste século, atinge as principais cidades do país.

A Salvador do inicio do séuclo não foge a essas linhas mais gerais. Cidade em processo de crise prolongada desde a decadência da produção de açúcar por ela centralizada o comercializada, essa situação de estagnação com espasmos de crescimento, acirra a

idealização de um futuro ancorado numa concepção de ruptura com o passado, que se torna o grande mote de mobilização social (Fernandes & Gomes, 1991).

Assim, Salvador concentra, entre 1912 e 1916, na gestão de J.J. Seabra, identificado como o Haussmann local, um conjunto de transformações que vão no sentido de readequar economica, social e simbolicamente o seu espaço urbano.

O seu discurso legitimador buscava reforçar o sentido de construção de uma nova cidade, que sobrepujasse os limites da modernização segmentada vivida naquele momento. A fala de Seabra é exemplar:

Não cessarei de vos dizer que o movimento, a inquietação de melhorar, o forte desejo de progresso, a que não mais refogem os desanimados de outrora, convertidos em operários da grande transformação, que somente a inveja não aplaude e a maldade não festeja, sintetizam-se nas avenidas que se rasgam, nas rus que se alargam, nas casas novas que se erguem, nas cúpulas e torres que se erigem, na ânsia de renovar e progredir». (apud Fernandes & Gomes, 1991, 96).

O cântico entoado por Seabra é de louvor ao compromisso presente. Mais que a construção do futuro, ele busca destruir o passado herdado que desqualifica a cidade e dificulta sua expansão. Nenhuma voz –nem mesmo eclesiástica– se ergueu contra a derrubada da igreja da Ajuda, quinhentista, ou da igreja de São Pedro, destruídas durante a reforma urbana de Seabra.

Entretanto, após essa euforia modernizadora, veremos se configurar, através de um conjunto de posicionamentos e de algumas ações, uma sutil inflexão na relação de segmentos das elites baianas com o passado histórico da cidade.

A nível nacional, a questão da preservação do patrimônio cultural ja vinha sendo colocada desde os anos 20 pelos modernistas paulistas, no bojo das preocupaçoes suscitadas pelas reformulações econômicas e sociais por que passava o país na época. No seio do debate cultural e estético que então se instala, nota-se claramente a formulação de uma nova relação ao passado, advinda da percepção –também inédita– de um condição de atraso e da necessidade de afirmação de uma identidade nacional que se contrapusesse aos valores europeus, e que garantisse, ao mesmo tempo, uma sintonia com os movimentos culturais que caracterizavam aquela contemporaneidade. Contrariamente ao que se passou com o modernismo

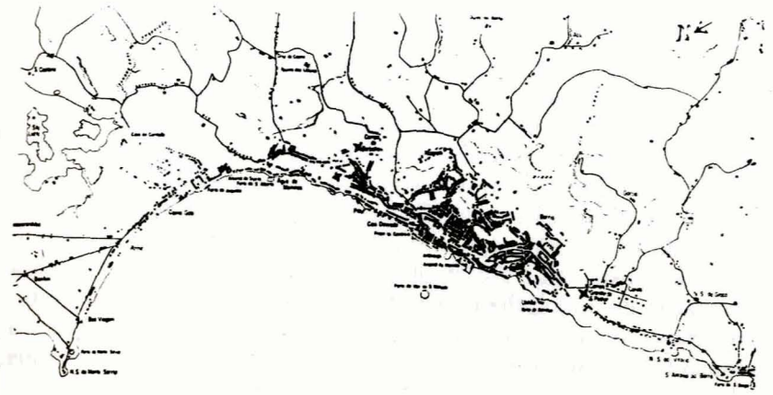


Fig. 2. La aglomeración metropolitana.

europeu, para os jovens modernistas brasileiros dos anos 20, o passado e a história deveriam fornecer a marca de uma «brasilidade» que, traduzida estéticamente em diálogo contemporâneo com as vanguardas internacionais, marcasse a presença brasileira nesse cenário.

Sintomatica e paradoxalmente, será nesse grupo pioneiro que Vargas, após o golpe que promove em 37, buscará as bases conceituais e o apoio «prático» para a definição, pela primeira vez no país, de uma política cultural que se alicerça, em larga medida, na preocupação com o resgate do passado e da história. Apesar da riqueza e da abrangência da proposta original que Mário de Andrade[1] fez para a estruturação da área de preservação, a pedido do governo, o que se cristalizou na prática de proteção subsequente foi a preservação dos marcos que pontuam a trajetória histórica das elites brasileiras «patrimônio histórico» da nação brasileira, na prática de proteção subsequente, o que se cristalizou foi a preservação dos marcos que pontuam a trajétoria histórica des elites brasileiras.

Na Bahia, o percurso foi mais ou menos este desde o início. Membros de uma «aristrocracia» decadente e da intelectualidade, vivendo num quadro de estagnação econômica e social, formulam

1. Mário de Andrade (1893/1945), poeta, ficcionista e ensaísta, foi um dos líderes do modernismo brasileiro.

o passado como um tempo de glória e opulência a preservar, buscando generalizar o que, na verdade, se insinua como a busca de identidade histórica de um grupo social já bastante fragilizado.

As primeiras manifestações locais de preocupação com a preservação de uma herança cultural revelarão, portanto, a fragilidade e o alcance limitado delas, frente a um patrimônio caracterizado por extrema variedade e riqueza. Neste sentido, torna-se paradigmática a precursora discussão travada, entre os anos 20 e 30, em torno do projeto de demolição da antiga Sé Episcopal de Salvador. Monumento do século XVI erguido no centro da cidade alta, sua demolição, proposta em 1916, acaba se concretizando em 1933 para ampliação de uma linha de bonde. Esta polêmica, travada sobretudo através da imprensa, pode ser considerada como o primeiro momento em que se discute na Bahia aquilo que, um pouco mais adiante, passará a ser designado como patrimônio histórico.

Um manifesto, sugestivamente datado de 7 de setembro –data nacional do Brasil– de 1928, e assinado por membros da intelectualidade baiana, protesta contra a proposta de demoliçao da Sé, contrapondo a necessidade de preservar a «*lição da história*» e as «*tradições da pátria*» a um «*urbanismo ilógico*», destrutivo e desrespeitoso. Apesar de escrito cinco anos antes da demolição efetiva da Sé, seus signatários parecem considerar irreversível essa demolição, avaliando com relativa clareza a falta de força social da perpectiva por eles apontada. Significativamente, na conclusão, exprimem a certeza de que aquele protesto não encontrará eco e se perderá «*no borborinho dos pretensos interesses da modernizaçõ da cidade*» (PERES, 1987, 7). Demonstra ainda a inexistência de um projeto mais consistente relativo a esta questão o fato de o tradicional Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, instituição à qual pertenciam inúmeros signatários do documento, ter tido, no episódio da Sé, uma posição moderada, defendendo apenas os objetos de arte do interior.

No bojo da querela sobre o destino da Sé, e beneficiando-se, sem dúvida, das discussões então travadas, duas medidas pioneiras, a nível nacional, foram tomadas na Bahia, seguindo o tímido caminho esboçado já em 1917 por José Wanderley de Araújo Pinho, ao instituir uma comissão para proteger obras de valor histórico ou artístico: a primeira delas é tomada pelo presidente estadual Gois Calmon ao criar uma Inspetoria Estadual de Monumentos Nacionais, destinada a organizar a defesa do acervo histórico e artístico do Estado da Bahia, em 1927, e a segundo, pelo mesmo Araújo

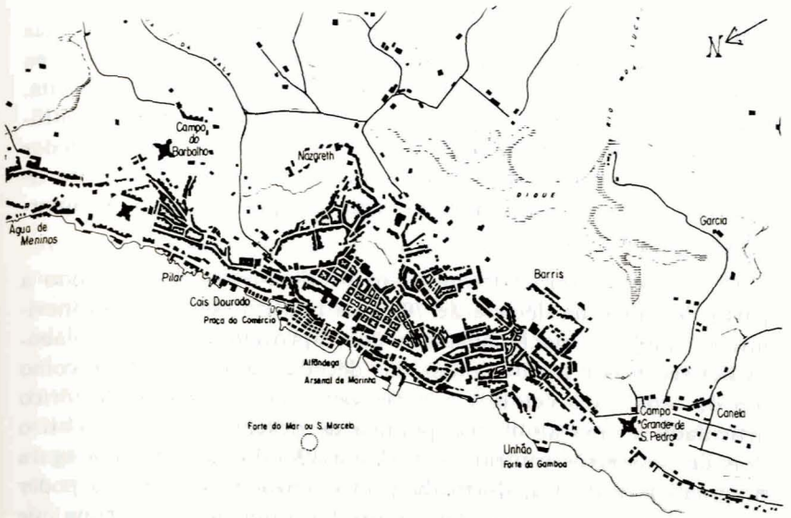


Fig. 3. Plano general de la ciudad.

Pinho, então deputado, ao apresentar ao Congresso Nacional um projeto de lei federal visando a proteção do patrimônio histórico-artístico nacional, em 1930 (Lins, 1989).

Essas duas iniciativas, ambas tomadas por representantes de tradicionais famílias baianas, não conheceram, porém, e por razões diversas, maiores desdobramentos, acabando por ser absorvidas e redirecionadas pela política nacional de preservação que se estrutura em 37.

Do final dos anos 50 ao início dos anos 70 veremos, entretanto, processarem-se mudanças significativas na relação ao passado histórico da cidade. Durante os anos 50 e adentrando a década de 60, pode-ser observar a retomada de uma discussão local –ainda que inicialmente de alcance muito limitado– sobre os destinos não mais de monumentos isolados, mas do centro colonial da cidade como um todo. Materializada em uma campanha de imprensa contra a prostituição que aí havia se localizado, ela indicava a necessidade de recuperá-lo para outras funções e outra população, buscando resgatar seu «*esplendor passado*» (apud BAHIA, 1969, 18). É interessante observar que, no momento em que se inicia essa campanha, nada sinalizava ainda, a nível local ou a nível nacional, a existência de possibilidades concretas de uma intervenção de preservação na área. Essa campanha se demarca claramente por ser uma iniciativa

marcada por um tom moralista e pela nostalgia do passado, mas sobretudo pelo desejo de uma mudança na estrutura social da área e pela incorporação do patrimônio histórico a um campo de luta. Esboça-se aí um «projeto» para o centro colonial através da mitificaçao da história. Nos anos 60, essa campanha ganhará maior expressão, quando mudanças substanciais na política brasileira de proteção ao patrimônio abrirão reais perspectivas de uma intervenção de fôlego na área.

O regime militar instaurado em 64 desenvolverá, sobretudo a partir do início da década de 70, uma política cultural com inevitáveis contornos nacionalistas e que, aproveitando-se das elaborações teóricas e institucionais das décadas anteriores, terá, como um de seus eixos centrais a preservação do patrimônio histórico articulada a uma ambiciosa política de desenvolvimento turístico dois de seus eixos centrais. A reelaboração do passado será agora pragmaticamente transformada e ideologizada de forma a poder vencer a estagnação econômica e reveter a degradação urbana que caracterizava várias das cidades brasileiras. Em Salvador, a complexidade de uma situação urbana requalificada a partir dos anos 60, produzirá, contraditoriamente, uma degradação ainda mais acelerada do centro colonial, impondo a necessidade de iniciativas de intervenção no seu espaço físico e social.

Dinâmica Urbana, Ações do Poder Público e Dinâmica Cultural: Marchas e Contramarchas do Centro Colonial

Salvador Requalificada e o Abandono do Centro

Esses anos 60 inauguram em Salvador dinâmicas que transformarão completamente, ao cabo das duas décadas seguintes, as feições e o modo de funcionamento da cidade. A um processo de estagnação que caracterizou Salvador e a Bahia entre os anos 20 e 40, os anos 50 acenam com a perspectiva de integrar Salvador numa dinâmica de acumulação capitaneada pelo centro-sul do país, tornando-a um dos pólos da concentração de capital na região nordeste. A partir da descoberta de poços de petróleo em seus limites e em suas proximidades na década de 40 e da implementação de sua extração, a Bahia responde aos planos nacionais de desenvolvimento com relativo sucesso, implantado, no território próximo de sua capital, um centro industrial (CIA), nos anos 60, e um pólo petroquímico (COPEC), nos anos 70.

Esse processo, aliado à enorme centralização exercida pela ditadura militar e à implementação de políticas de concentração de recursos financeiros destinados a sustentar o desenvolvimento de uma política de intervenção urbana, traz, com resultado, a modificação da dinâmica urbana e dos instrumentos à disposição para geri-la.

A nível local, se faz necessário indicar dois processos que darão sustentação a essas imensas transformações. Antes de mais nada, é necessário destacar o processo de privatização de cerca de 47 milhões de m2 de terras públicas (Mattedi et alii, 1979), aberto a partir de 1968, e que faz mudar de mãos, até 1978, a propiedade de 24 milhões de m2. Esse processo transforma aquilo que era apontado como um dos principais entraves à plena mercantilizaçao do solo urbano em Salvador (e consequentemente ao pleno desenvolvimento do setor imobiliário e da construção civil urbana): o regime de enfiteuse, que separava o domínio pleno do domínio útil, inviabilizand a mercantilização total do solo urbano (Brandao, 1981); isto significará, por outro lado, a possibilidade de romper o casco antigo da cidade, redirecionando a sua expansão.

Em segundo lugar, a transformação significativa da estrutura urbana da cidade se dará, a partir de então, conjugando a ampliação do sistema viário à desterritorialização de seu centro. A ampliação fenomenal da rede viária, constituindo o sistema de avenidas de vale –até então a expansão da cidade, salvo raras exceções, se dava pelas cumeadas–, definirá os novo eixos de expansão, assim com privilegiará articulações entre eixos de circulação não conectados até então. Vale a pena ressaltar que o processo de abertura de avenidas e o de privatização do solo se dão em estreita sintonia, no sentido de promover mecanismos de expansão para a cidade; ou seja, ao tempo em que se produz espaço, se oferece a possibilidade de integrá-lo imediatamente ao mercado. Os anos 60 e 70 assistem à implementação e finalização desse sistema de circulação viária que determinará, em grande medida, a forma da expansão que conhece Salvador contemporâneamente.

Para a desterritorialização do centro, também contribuiu, no início da década de 70, a política implementada pelo governo do Estado de criação de um novo centro, o Centro Administrativo da Bahia (CAB), a cerca de 15 km en linha reta do centro da cidade, em área absolutamente virgem de ocupação urbana, e com accesso possibilitado pela abertura de uma avenida com 16 km de comprimento a que, segundo se veiculou na época, abriria a possibilidade

de incorporação de uma área de 100 milhões de m2 à cidade, o que correspondia a cerca de 2/3 da área total ocupada por ela até aquele momento. O objetivo do CAB era agregar espacialmente todos os órgãos e secretarias do governo estadual, transformando-o em agente de constituição e expansão de um novo centro para a cidade (Santos Neto, 1991).

Some-se a isso a transferência, pelo Estado, de equipamentos com alto potencial de polarização para os limites da área consolidada de então –como a estação rodoviária– assim como a construção, pela iniciativa privada, de um grande *shopping center* que acaba, pelo seu impacto, emprestando seu nome a essa nova área de expansão (Iguatemi). Esses equipamentos acabam, em conjunto com os mecanismos anteriormente citados, imprimindo uma dinâmica de ocupação extremamente acelerada a essa nova área.

Esse rompimento do casco inicial da cidade, ampliando enormemente suas possibilidades de expansão, colocam o centro em situação delicada, na medida em que algumas das restrições existentes o seu crescimento são agora plenamente anuladas pelas condições oferecidas nas novas áreas: ampla oferta de terrenos, fácil acessibilidade, fluidez nos deslocamentos e, sobretudo, condições propícias ao pleno desenvolvimento do setor de promoção imobiliaria.

Assim, o centro, que ao final da década de 50 se reconhecia ter *«cada vez mais uma posição menos central em relação ao resto da cidade»* (...), sendo *«perfeitamente excêntrico»* (Santos, 1959), vê, a partir dos prcessos acima descritos, o seu espaço de domínio se restringir ainda mais, reproduzindo-se com aceleração cada vez menor.

Das duas grandes áreas em que se divide o centro de Salvador – o da cidade alta e o da cidade baixa– dois tipos de dinâmica de expansão se desenvolverão. O da cidade alta vai se expandindo por contiguidade e em corredor em direção ao sul até os anos 70, quando se fragmenta e cria uma nova nucleação no bairro da Barra, situado na orla marítima, sendo rapidamente fragmentado novamente com o desenvolvimento da região do Iguatemi e a reestruturação do setor comercial em torno de estruturas centralizadas.

Já o centro da cidade baixa, por suas vinculações com o porto e pelo caráter essencialmente mercantil da cidade, desenvolvera-se bastante durante os anos 50, concentrando investimentos significativos em termos de capital imobiliário. Esse processo adentra os

anos 60, quando uma política mais ostensiva de concorrência entre bancos e desenvolvimento de redes de bancos nacionais vai multiplicar o número de agências na cidade, desdobrando sua localização. As sedes regionais, no entanto, continuam localizadas na cidade baixa e só lentamente, a partir de meados da década de 80, algumas delas são deixadas vazias, com os bancos ocupando novas localizações na nova área da cidade.

Por outro lado, a criação de um porto alternativo nas proximidades da cidade, em Aratu, reduzirá o papel do porto de Salvador, que hoje convive com alguns de seus armazéns já abandonados. As duas funções de base do centro da cidade baixa estão em processo de desaceleração na área, dando atualmente uma maior homogeneidade ao processo de perda de dinamismo na cidade alta e na cidade baixa.

Assim, o processo de expansão fragmentada e estilhaçada do centro se dá a partir de uma investida de grande envergadura por parte do Estdo e da iniciativa privada, originando uma situação de mudança planejada extremamente acelerada. Ao mesmo tempo, o centro passa a ser alvo de políticas que se querem integradoras a essa nova dinâmica, especialmente no perímetro que aqui chamamos centro colonial. Isto será tentado e parcialmente alcançado, como veremos a seguir, através de uma política de integração ao turismo, e que terá, nas velhas pedras da cidade, um de seus principais trunfos.

Centro Colonial Degradado e Projetos de Intervenção do Estado: a Busca do Desenvolvimento do Turismo

As condições objetivas para a busca de requalificação do centro colonial de Salvador serão propieciadas pela redefinição da politica brasileira de preservação entre os anos 60 e 70 e sua articulação à política de desenvolvimento turístico implantada também na época. Essa preocupação com o turismo se ancorava na amplição de uma demanda externa e interna, esta última favorecida pelo crescimento econômico derivado do chamado «milagre brasileiro» (1967/73). A articulação entre política patrimonial e política de turismo fica clara, por exemplo, na criação, em 1973, de um programa especial –o Programa de Cidades Históricas (PCH)–, destinado à recuperação das cidades e conjuntos antigos dotados de potencial turístico. Pensado inicialmente para financiar intervenções nas cidades antigas do Nordeste –buscando-se com o turismo incentivar a dinâmica econômic dessa região, defasada com relação à do centro-sul– este programa é, posteriormente, estendido ao conjunto do país.

Dentro deste quadro, Salvador reunia condições excepcionais, aliando ao seu importante conjunto arquitetônico e urbanístico antigo, o potencial fornecido por seu extenso litoral. Além disto, suas especificidade culturais –práticas religiosas, festividade, música, culinária, etc.–, advindas da importância que a Bahia teve como centro de produção açucareira de base escravista, serão identificadas positivamente, configurando um quadro exótico, bem afeito ao mercado turístico.

Ainda que Salvador possua um patrimônio construído disperso em vários pontos da cidade, sobretudo sob a forma de monumentos isolados, será em seu centro colonial que se concentrarão todas as atenções. Fruto do desenvolvimento desigual do tecido urbano, o feito de ter sido excluído do vetor de expansão da cidade, somado ao seu tombamento enquanto conjunto, em 1959, e às limitações do direito de propriedade que daí decorrem, são a garantia da permanência de seu quadro físico-espacial na cidade. Apos a saída gradativa, a partir de meados do século passado, das famílias mais abastadas que aí residiam, em busca de novas áreas mais salubres e menos sujeitas às constantes epidemias do período (processo este que será favorecido pela expansão de novas áreas residenciais de elite e pelo desenvolvimento de linhas de bonde), esse centro guardará, da heterogeneidade social característica da cidade colonial, a presença de camadas médias da sociedade dividindo espaço com camadas populares. A abertura, a partir dos anos 40 deste século, de novas opções de localização para essa classe média, ao lado do vetor de crescimento sul privilegiado desde as primeiras décadas do século pelo centro da cidade alta, significação um impulso crescente ao processo de empobrecimento da área.

De seus antigos moradores, só restarão as camadas mais pobres, vivendo em sua maioria de atividades informais e descontínuas, quando não marginais, como é o caso da prostituição. Os antigos sobrados coloniais, divididos e subdivididos, reforçam-se então como parque imobiliário substitutivo para essa população que passará a depender da centralidade da área para sua sobrevivência. Dados dos anos 70, correspondendo ao momento em que se estrutura a intevenção pública sobre a área, indicarão que ela abrigava 1170 imóveis e cerca de 7000 habitantes (Bacellar, 1979)[1].

1. Estes datos são apresentados aqui tão somente a título indicativo. A obtenção de dato confiáveis sobre a áreas é um dos problemas com que se defrontam os pesquisadores. Além de escassos, a metodologia utilizada nos poucos levantamentos sócio-econômicos produzidos para a áreas é, a nosso ver, sujeita a questionamento.

Para operacionaliar a recuperação da área em função das novas opções políticas, é criada uma estrutura institucional a nível estadual (a Fundação do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia, em 1967, mais conhecida como «Fundação do Pelourinho», e posteriormente transformada em um instituto (IPAC), que terá como primeira prioridade a criação das condições necessárias ao desenvolvimento turístico. A primeira idéia, probablemente derivada do estado de espírito dominante na época com relação à prostituição, era a de proceder a uma radical transformação de seu conteúdo social –uma «operação deportação»–, embora no primeiro projeto de recuperação, datado de 1970, já se falasse em *«salvaguadar o prestígio do setor com un mínimo de justiça social»*. Este projeto partia da hipótese que a recuperação, pelo Estado, do miolo da parte mais degradada (o Largo do Pelourinho) e as vias de acesso a ele seria capaz de desencadear, via mercado, una dinâmica transformadora que se espraiaria a seguir por todo o barrio.

O fato de a própria fundação instalar sua sede na área é significativo da concepção do projeto que ela intentava aí desenvolver, na medida em que a presença desse orgão colaborava, de certa forma, para romper o estigma que dominava essa parte do centro. Mais tarde, essa proximidade com a população local acabaria facilitando os rumos paternalistas que a política do órgão tomou no decorrer dos anos 80.

Este projeto, implantado apenas parcialmente, será seguido por vários outros, propostos por diferentes níveis do poder público. Alguns abandonados ainda no nascedouro, outros executados segmentadamente, eles visarõ, ao longo das décadas seguintes, imprimir uma nova dinâmica e uma nova feição à área, objetivos conseguidos apenas em parte pela soma de fragmentos de intervenção que deixarão suas marcas naquele espaço. Além da descontinuidade, reveladora da fragilidade que caracterizará as ações do Estado na área, inúmeros outros obstáculos interpor-se-ão à plena concretização de um centro histórico restaurado, asseptizado e voltado apenas para o turismo.

A extrema pobreza da população residente na área será o primeiro destes obstáculos. Com uma legislação e meios financeiros voltados para a intervenção em monumentos isolados, defrontar-se com a necessidade de intervir em um parque imobiliário que, em alguns setores da área, caracteriza-se por uma total degradação física, será um desafio, ao qual se tentará, sem sucesso, integrar os proprietários dos imóveis. Em função das próprias características

dos fundos usados para a intervenção, estes só podiam ser utilizados em bens pertenecentes ao poder público, o que implicará na dependência de recursos sempre crescentes do Estado e acabara inviabilizando operações da maior vulto, sobretudo quando a crise econômica, a partir do início dos anos 80, foi paulatinamente reduzindo os recursos destinados à área cultural.

O fato de os capitais privados não terem respondido às expectativas do poder público para a área, complica ainda mais a situação e se deve, no mínimo, a dois fatores: de um lado, o «tombamento» –instrumento jurídico que, em princípio, assegurar-ria a proteção de um bem considerado de valor histórico e/ou cultural, e que, no caso da área em discussão, se estende a toda ela– limitando o direito de propriedade, desestimula os investimentos privados; e outro, como visto anteriormente, esses mesmos capitais dispunham de melhores condições de reprodução em outras áreas da cidade. O fato de as intervenções não terem conseguido eliminar a pecha de reduto de marginalidade que marcava a área também contribuirá para dela afastar uma clientela potencial econômicamente solvável.

A gradual redução de recursos financeiros públicos para intervenções de vulto, a organização de um movimento de defesa dos habitantes da área e, sobretudo, a pouca atratividade que esta apresentava para os investidores privados serão, em grande parte, rsponsáveis pelo reforço da «opção social», com feições progressivamente paternalistas, de manutenção no local da população pobre ao longo os anos 80.

Esta «opção» conviverá, entretanto, com o projeto de refuncionalização pelo turismo, na realidade nunca abandonado. Isto implicará na destinação de inúmeros imóveis recuperados para uso de instituições públicas, do comércio e de serviços, diminuindo consequentemente o número de moradias disponíveis. O fato de os proprietários deixarem arruinr seus imóveis como meio de pressionar o poder público a compra-los, já que era difícil encontrar outros compradores em virtude das restrições impostas pelo tombamento, veio contribuir para que se reduzisse ainda mais o parque habitacional da área. Assim, à medida em que iam se sucedendo planos e projetos –eles sobem a mais de vinte, nas duas últimas décadas, tendo em comum, quase sempre, a preocupação com o turismo– e as intervenções para a recuperação da área, pode-se constatar, paradoxalmente, um aumento da sua degradação física e um maior encortiçamento dos imóveis, que passam

a ser disputados por um número cada vez maior de moradores, apesar da perda de efetivo populacional na área em função dos fatores acima mencionados.

Equívocos a nível da condução política das intervenções também se constituem em obstáculos suplementares à concretização do projeto de recuperação turística da área: jamais se conseguiu chegar a uma efetiva articulação entre os diversos níveis do poder público –federal, estadual, municipal– que aí atuam, nem tampouco se buscou, efetivamente, atacar questã urbana tão complexa, para além dos horizontes eleitorais, renovados a cada mudança de administação estadual ou municipal. Do ponto de vista de fundamentação conceitual das intervenções, tampouco se conseguiu equacionar os problemas do centro colonial, articulado-os ao novo patamar de dinamica da cidade do Salvador como um todo.

Com a última intervenção atualmente em curso pelo governo estadual, retoma-se vigorosamente, a partir de 1992, a opção pela transformação do centro colonial em centro turístico, privilegiando-se novamente as cercanias do Largo do Pelourinho. Esta intervenção propõe recuperar, numa primeira etapa, 104 imóveis, situados em quatro quarteirões, que, num prazo recorde, deverão ser agenciados em 463 unidades. Os interiores das quadras serão destruídos e eliminadas as divisões entre lotes, alterando-se a tipologia tradicional, para nessas novas áreas abertas instalarem-se estacionamentos e áreas de lazer. Para viabilizar as obras tenta-se um esquema de indenização aos moradores que concordarem em sair e uma articulação com os proprietários, mediante, sobretudo, repasse de imóveis para o Estado através de contratos de comodato. Em etapas subsequentes pretende-se atingir, com a mesma concepção e os mesmos procedimentos, todo o conjunto do centro antigo.

Tendo em vista o voluntarismo que tem caracterizado esta intervenção e a ausência de uma formulação mais consequente sobre o papel do centro colonial na Salvador de hoje, explicitando com quais hipóteses de integração se está trabalhando, é de se supor que, como as anteriores, também esta intervenção não alcançará seus objetivos primeiros. Ela deixará, no entanto, pelo vulto da intervenção e pelo porte dos investimentos, suas marcas neste espaço, já tão marcado pelo tempo: ficarão, p. ex., a mudança tipológica que ela está introduzindo no interior dos quarteirões e, talvez, alterações importantes na estrutura da propiedade fundiária;

ficarão também menos moradores, já que 60% das unidades imobiliárias produzidas pela intervenção serão destinadas ao comércio – sem que se saiba, ao certo, té que ponto isto será capaz de interessar possíveis investidores– e os 40% restantes divididos entre habitação e serviços.

Entre os segmentos da sociedade que tradicionalmente dispõem de voz quando se trata da discussão do futuro das áreas de interesse histórico e cultural –intelectuais, artistas, especialistas da cidade, especialistas do patrimônio– sintomaticamente nenhuma voz se levantou para discordar dos princípios que regem essa intervenção, dos improváveis resultados que visa ou das mudanças, aparentemente irreversíveis, que ela introduz no tecido urbano daquela zona. Tampouco nenhuma voz se levantou a favor da intervenção. O destino desta parte do centro colonial, e deste em seu conjunto, pareceria se perder no vácuo social, não fosse ele objeto de novos investimentos simbólicos, como veremos a seguir.

O Recentramento do Centro Colonial

Um longo processo de resistência dos pobres no centro foi um dos fatos que possibilitou que ele chegasse, ainda que deteriorado e parcialmente arruinado, aos nossos dias, na medida em que foram esses segmentos que se contrapuseram, em uma luta engalfinhada e cotidiana, ao seu desaparecimento total. De local de moradia de escravose ex-escravos a local de atividades informais e marginais, de zona de meretricio às mobilizações em torno da questão urbana nos anos 70 e 80, uma solidariedade social interna, intestina, contra corrente, foi se formando ao longo de todos esses anos, tomando, no presente, a expressão de uma identidade longamente reprimida e duramente conquistada, em sintonia com o movimento de conscientização e mobilização das minorias étnicas em todo o mundo, e em particular das negras.

Assim, por entre as malhas do projeto institucional para a área, e alimentando-se em parte das oportunidades oferecidas pelo turismo e da visibilidade por ele propiciada, assistimos à emergência de um processo de grande força cultural no centro colonial de Salvador, explicitado a partir da segunda metade dos anos 80. Este investimento coletivo na construção de um território a partir de símbolos de etnicidade (Morales, 1991), com impacto não só sobre a cidade, mas também sobre o país e até mesmo a nível internacional, irá requalificar aquele espaço de maneira contraditória, capitaneados por um processo lento e contínuo de afirmação da identidade negra em Salvador[1].

Com 77 % da população constituída por pretos e pardos (Oliveira, 1991), Salvador participa, no bojo dos movimentos sociais que caracterizam as décadas de 70 e 80 no Brasil, de um florescimento do movimento negro, tanto a nivel cultural, quanto político. É o momento em que se assiste a uma multiplicação dos blocos afro no carnaval, grande festa de massa que se afirma na cidade a partir dos anos 50 (Santos Neto, 1991). Esses blocos, compostos quase exclusivamente por negros, tomam para si a tarefa de renovar publicamente as fortes tradições africanas que continuam a caracterizar a cultural local. Num curto espaço de tempo, vários desses blocos se formam e se consolidam, reunindo diferentes segmentos sociais e pipocando em diversos bairros da cidade[2].

Esse processo se combina ainda, por outro lado, com a explosão da indústria cultural nos anos 80 que, a nível nacional e internacional, busca complementaridades e combinações exóticas. Ancorada num ritmo cada vez mais acelerado, os fenômenos musicais devem ser reciclados rapidamente para garantir a reprodução do fenômeno. A Bahia, tradicionalmente pujante em talentos artísticos (na literatura, no cinema, mas sobretudo na música) se vê assim na possibilidade de atender à avidez desea indústria cultural e, a cada verão, fornecer o ritmo e a dança que dominarão a temporada a nível nacional. A nível internacional os contatos e trocas se multiplicaram, combinando o canto branco com o toque negro e exotico da cidade colonial. Constituindo-se em uma relativa ruptura com um certo purismo que caracterizava movimentos anteriores, os movimentos recolocam a questão da defensa cultural, valorizando, ao mesmo tempo, a tradição, sua interpretação contemporânea e sua valorização enquanto produto cultural que deve circular no mercado e se utilizar da mídia enquanto veículo da divulgação. Nesse sentido, a vinculação com a indústria cultural e a indústria do turismo é trabalhada de perto por esses movimentos ao lado da afirmação da tradição cultural que os caracteriza, o que, aparentemente não é vivenciado como contradição. Assim, combinação

1. Não se trata aqui de analisar a complexidade desse movimento em Salvador, mas apenas de situar sua importância no reinvestimento simbólico do centro colonial.

2. Entre os mais significativos, podemos citar: o Ilé Ayié, no bairro da Liberdade, composto por grande número de profissionais vinculados ao pólo petroquímico de Camaçari; o Olodum, sediado no Pelourinho e composto basicamente por lumpen; os Filhos de Gandhi, formado por estivadores do porto na década de 50 e com sede no Pelourinho doada pelo governo do Estado; o Araketu, com sede em Periperi, subúrbio de Salvador (Morales, 1991).

entre um potente movimento de afirmação da identidade negra, uma nova articulação entre a questão da defensa cultural e o mercado e o reforço do turismo enquanto vocacão da cidade, sobretudo em seu centro antigo, dão a base deste processo de explosão cultural que assistimos atualmente em Salvador.

É todo um conjunto de espaços da cidade que vai sendo internamente estruturado enquanto territórios em torno da questão da identidade negra, a partir da organização e multiplicação de grupos culturais e de sua dinâmica. As origens diferenciadas dos grupos, tanto social quanto espacialmente vão, aos poucos, reforçando e explicitando uma rede social e espacial que ancora essa construção. O centro colonial assumirá, então, progressivamente, o papel de território central dessa rede. A longa história que o caracteriza –o nome de sua principal praça, o Pelourinho, designa um instrumento de tortura da população escrava, localizado nessa praça pública no início do século XIX–; os investimentos aí realizados em duas décadas de intervenção estatal; o desenvolvimento do turismo, que impôs a esse centro a ciclotimia de seus ritmos; e a sua localização central na cidade, combinam-se hoje, acenando o que nos parece ser sua grande possibilidade: a de su afirmação enquanto centro cultural e centro negro.

O que se passará com o centro colonial de Salvador ainda não está definido. Mas é interesante observar que a inventiva popular que se vê hoje no centro de Salvador caminha no sentido inverso à das políticas que tentaram valorizar nesse centro o que ele podia encerrar de testemunho da trajetória histórica das classes dominantes. A idealização da cidade antiga se construía tentando o impossível: fixar a imagem da sinhazinha branca no balcão dos sobrados, abstraindo-se os negros na rua. Hoje o vemos consolidar-se como referência para o movimento negro, ancoragem e publicização de uma memória étnica e de classe, fazendo com que o revigoramento cultural dessa área da cidade se apresente em proporção inversa à sua degradação física. Uma espécie de vingança da história...

Bibliografía

Agier, M. (1991) «Introdução» in Agier, M. (org.) Cantos e Toques; Etnogrfías do Espaço Negro na Bahia. *Caderno CRH;* suplemento. Salvador: UFBa, p. 5-16.

Bacellar, J.A. (1977) *A Realidade e o Futuro do Pelourinho.* Projeto de Pesquisa. Salvador: FPAC. Ba, 21 p., mimeo.

Bahia. Fpac-Sec. (1970) *Plano General de Recuperação da Area do Pelourinho na Cidade do Salvador, Estado da Bahia, Brasil* Salvador, 55 p., mimeo.

Bahia. Fpac-Sec. (1969). *Levantamento Sócio-Econômico do Pelourinho.* Salvador, 82 p.

Baltar, M.C. (1983) *Análise das Propostas de Intervenção Física para o Centro de Salvador.* Salvador: Mestrado em Arquitetura e Urbanismo/UFBa, 5 p.

Brandao, M.A. (1981) «O Ultimo Dia da Criação: Mercado, Propiedade e Uso do Solo em Salvador» in Valladares, L.P. (org.). *Habitação em Questão.* Rio de Janeiro: Zahar, p. 125-142.

Cordiviola, A.R. (1986) *Trégua no Pelourinho;* Uma Tentativa de Interpretação do Centro Histórico de Salvador. Salvador, mimeo.

Fernandes, A., Gomes M.A.A. de F. (1991) «Idealizações Urbanas e a Construção da Salvador Moderna: 1850-1920». *Espaço e Debates* São Paulo: NERU, p. 92-103.

Gomes, M.A.A. de F. (1984) *Le Patrimoine Historique au Brésil: Mythe de l'Identité et de la Mémoire Nationale et (Re) production Capitaliste de l'Espace.* Tours: Université François Rabelais, Thèse de Doctorat de Troisième Cycle, 306 p.

Lins, E.A. (1989) *Preservação no Brasil. A Busca de uma Identidade. Dissertação de Mestrado.* Salvador: Mestrado em Arquitetura e Urbanismo/UFBa, 327 p.

Mattedi, M.R.M. et alii. «Salvador: o Processo de Urbanização» (1989). In: Bahia. Seplantec. Cep. *Habitação e Urbanismo em Salvador.*, p. 337-364.

Morales, A. (1991) Blocos negros em Salvador: reelaboração cultural e símbolos de baianidade. In: Agier, M. op. cit., p. 72-92.

Oliveira, C.L.P. (1991) O negro e o poder: os negros candidatos a vereador em Salvador, em 1988. In: Agier, M. op. cit., p. 94-116.

Peres, F. da R., org. (1987) *Protesto contra a demolição da Sé, 1928.* Salvador: UFBa, CEB, 13 p.

Santos, M. (1959) *O centro da Cidade do Salvador.* Salvador, Universidade da Bahia, 196 p.

Santos, M. (1985) *Espaço e Método.* São Paulo, Nobel, 88 p.

Resumen

La ciudad de Salvador de Bahía es una de las antiguas y bellas ciudades de Brasil. Su estudio se centra en las diferentes etapas por las que ha pasado en un desarrollo de cinco siglos, y en su conversión en una de las joyas de la arquitectura y el urbanismo

colonial ibérico. Todo ello a fin de insistir en la necesidad de su conservación y en los métodos que, en la actualidad, se están llevando a cabo para defender y conservar su identidad histórica y su patrimonio monumental.

ABSTRACT

Salvador de Bahía is one of the oldest and beautiful cities in Brazil. Its study focuses on the different stages in its fivecenturies long development, and on its becoming one of the jewels of the Iberian architecture and colonial urbanism. The article stresses the need to conserve and the present methods used to defend and conserve its historical identity and beautiful sites.

RESUMÉ

La villde de Salvador de Bahia est une des plus anciennees et belles du Brésil. Son étude est centré sur les différentes étapes de son développement pendant cinq siècles, et sur sa transformation en un des chefs d'oeuvre de l'architecture et l'urbanisme colonial ibérique. Avec tout ceci, on veut souligner la nécessité de sa conservation et les méthodes suivis actuelmente pour défendre et conserver son identité historique et sa patrimoine monumental.

CORRIENTES: ENCLAVE URBANO EN EL EJE FLUVIAL PARANA-PARAGUAY (1588-1992). APUNTES DE GEOGRAFÍA URBANA

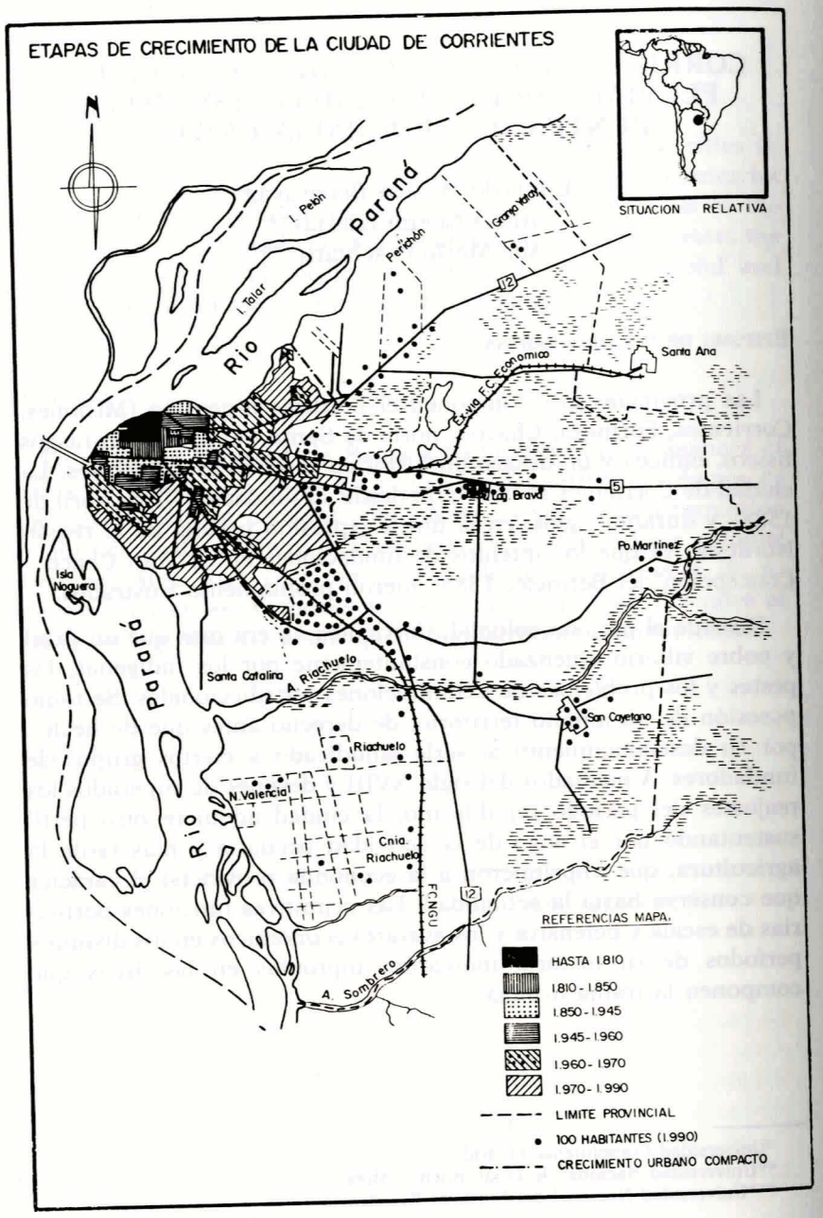
Eduardo Muscar Benasayag*
Alicia Noemí Iglesias**
Ana María Foschiatti***

EPITOME DE HISTORIA URBANA

Las provincias que componen el nordeste argentino (Misiones, Corrientes, Formosa, Chaco y norte de Santa Fe) presentan rasgos físicos, étnicos y de desarrollo histórico específicos, diferentes. La ciudad de Corrientes se convierte desde su fundación –3 de abril de 1588– y durante siglos, en la única expresión urbana de la región Nordeste, ya que los intentos de fundaciones en el Gran Chaco – Concepción del Bermejo, 1585– fueron prontamente frustrados.

Durante el período colonial, Corrientes no era más que un débil y pobre villorio amenzado constantemente por los indígenas, las pestes y los problemas de delimitaciones jurisdiccionales. Se tomó posesión de un amplio territorio, de derecho antes que de hecho, por su desconocimiento al serle adjudicado a ciertos grupos de fundadores. A mediados del siglo XVIII y después de superados los reajustes del período republicano, la ciudad adquiere otro perfil sustentando por el auge de la actividad pecuaria y más tarde la agricultura, que imprimieron a la economía provincial el carácter que conserva hasta la actualidad. Las primitivas funciones portuarias de escala y defensiva y los avatares económicos en los distintos períodos de su historia marcaron improntas en las áreas que componen la trama urbana.

*Universidad Complutense-Madrid
**Universidad Nacional de Luján-Buenos Aires
***Universidad Nacional del Nordeste-Resistencia



Corrientes, posición exéntrica Vs. emplazamiento estratégico

Las ciudades de Corrientes, Resistencia y Posadas que, como capitales provinciales ejercen funciones más o menos semejantes, por su situación geográfica, adquieren roles distintos en la región Nordeste. Resistencia se comporta como foco principal de concentración y redistribución de personas, bienes y servicios, no sólo en el ámbito chaqueño sino en todas las provincias del nordeste. Posadas, por su excelente posición en el área de contacto entre Argentina–Paraguay y Misiones–Corrientes domina fácilmente los flujos que vinculan a la provincia de Misiones con el resto de Argentina, comportándose como su principal centro de acopio y redistribución, según el sentido de la circulación. La situación de Corrientes no es tan favorable como la de Posadas o Resistencia. Con una posición excéntrica similar, se encuentra a trasmano de los grandes flujos nacionales. «Corrientes no se interpone, como Posadas, entre su hinterland y los grandes centros de producción y consumo del país: de ellos resulta un dominio algo más forzado de las corrientes de bienes y servicios que circulan hacia el interior de la provincia o que salen de ella. El gran cuerpo de agua que constituye el Iberá contribuye a debilitar más aún las relaciones de la capital con los centros del interior» (Bruniard, E-Bolsi, A., 1988, pp. 560-561).

Tal desventaja posicional de la ciudad de Corrientes ha sido compensada por su emplazamiento en el área más apta de la confluencia fluvial Paraná-Paraguay, en el extremo nordeste de la provincia homónima, inserta en la unidad paisajística que caracteriza a la mitad septentrional de su territorio provincial, denominada parque correntino. El paisaje natural se caracteriza por el fraccionamiento impuesto por la topografía, el drenaje y la escasa fluidez natural para las comunicaciones con el interior provincial, que encuentran su barrera más acentuada en el complejo sistema de esteros y lagunas del Iberá, paisaje altamente irrigado por abundantes lluvias (1.200 mm precipitados anualmente). Los excesos de agua se perciben en el desarrollo de una pradera salpicada de isletas arbóreas sobre lomadas arenosas y en las tierras altas, donde se mezclan especies misioneras y chaqueñas. Este ambiente subtropical de transición toma contacto con la plataforma estructural misionera de paisajes serranos y se enfrenta a la cuenca sedimentaria chaqueña, nivelada y monótona.

La producción de espacio urbano: diacrónica de la ciudad de Corrientes (1588-1992).

La planificación fundacional

Son muchos los indicios que echan luz sobre el conocimiento previo del futuro espacio que albergaría a la ciudad de Corrientes: Sebastián Gaboto (1528), Juan de Ayolas (1536) –según relatos de Ulrico Schmidel–, los viajes de Ayolas y Martínez de Irala en busca de un utópico camino a la Sierra de la Plata y algunas Capitulaciones: Almagro (1534) y la de Pedro de Mendoza, que incluían el territorio en cuestión. La fundación y asentamiento urbano de San Juan de Vera de las Siete Corrientes en un punto del extenso eje fluvial Paraguay-Paraná no se efectuó improvisadamente, como se venía haciendo hasta 1570. Antes del acto fundacional se concertó la elección del sitio, previo conocimiento y exploración del entorno. Los factores tenidos en cuenta para su ubicación responden a la estrategia perseguida por los españoles, quienes habían trazado un plan de escalonamiento de instalaciones que sirviera de avanzada o centro de irradiación, de defensa de los territorios conquistados o simplemente punto de enlace con los otros asentamientos y que accionara en forma paralela al de Concepción del Bermejo, ubicada en el centro del Chaco. Siguiendo este plan, Corrientes sería un punto estratégico para la expansión interior, ubicada entre dos polos importants: Buenos Aires y Asunción del Paraguay; y en esta estructuración ya fijados en el que se alineaban Concepción de la Buena Esperanza, Santa Fe de la Vera Cruz, San Salvador, Ciudad Real, San Francisco, Villa Rica del Espíritu Santo y Viasa. Como punto de enlace, Corrientes se vió reforzada por su carácter portuario y ciertas aptitudes físicas, a cuyo nombre responden «las siete corrientes» de la ribera paranaense sobre el eje fluvial de su confluencia con el Paraguay.

El acto fundacional, previa selección del paraje Arazatí, se realizó el 3 de abril de 1588 por Juan Torres de Vera y Aragón, procedente de Asunción y último Adelantado del Río de la Plata, acompañado por altos oficiales y 150 soldados, dejando constancia de que el lugar elegido era el mejor por la existencia de tierras de labor, leña, pesquería, caza, aguas, pastos y montes suficientes para la subsistencia así como tierras para repartirse entre los vecinos y también mano de obra indígena, «como su Majestad lo mandaba en sus Reales Cédulas». La comarca contaba con la presencia de población guaraní de carácter pacífico en contraste con los grupos guaycurúes

y charrúas con los que los españoles debieron luchar denodadamente para someterlos por medio de la violencia o por las reducciones. Más tarde y después de nombrar autoridades comienza el trazado de la ciudad de acuerdo con la Legislación de Indias que reglamentaba específicamente el diseño.

Corrientes entre los siglos XVI y XVII: la ciudad incipiente

Instalado el nuevo asentamiento, se llevó a cabo la distribución de tierras y se comenzó a organizar el modo de subsistencia. De hecho, la población indígena jugó un papel importante en distintas labores y pronto fue encomendada e incorporada a la corona. Temerosos del peligro que corrían sus vidas, la primera construcción de envergadura fue el fuerte, sobre la plaza, con capacidad suficiente para levantar en su interior las primeras viviendas. Es así que a la función de ciudad puerto y administrativa, se le agregó la militar dominante desde sus inicios. Estas actividades tuvieron asiento físico en una planta urbana con trazado en damero, con una plaza que definiría el espacio central y en cuyo entorno se ubicó el «equipamiento institucional».

Los primeros años marcaron sucesivos ensayos para la estabilización del núcleo urbano, para la incipiente expansión, ocupación, reparto de encomiendas y chacras. Pero la difícil tarea de afianzamiento y subsistencia constituyó un continuum para los primigenios pobladores. Dada la escasa existencia de materiales nobles, se presume que los utilizados para la construcción de las edificaciones iniciales destinadas a viviendas y edificios de uso comunitario debieron ser muy precarias. Sólo se contaba con madera, barro (adobe), caña, paja, entre otros. Prueba de ello es la práctica inexistencia de restos de construcciones de los primeros decenios. Las escasas viviendas se localizaron desordenada e imprecisamente, en agrupamientos desalineados intercalados por grandes baldíos, sin eguir la «traza y cuadras dadas». Hacia 1598 se estima que se realizaron estudios para trasladar la ciudad lo que indica desajustes en el emplazamiento, por lo que poco tiempo después fue transpuesta a su lugar actual. Durante el primer siglo de vida las vicisitudes apuntadas pusieron en peligro la continuidad de este embrión urbano e hicieron que todo fuera precario. La pobreza, las necesidades, el aislamiento, el olvido y el crecimiento prácticamente nulo de la población, crearon desazón e incertidumbre. Tampoco los límites de la ciudad sufrieron cambios significativos durante dos centurias y fueron los establecidos por el arroyo Salamanca hacia el

sur y suroeste, los arroyos Manantiales (Arazá) y Poncho Verde hacia el este.

Tanto el aspecto externo de la ciudad como su estructura no podían ser ajenos a los caracteres de la ocupación del espacio, a la densidad de población, a la economía, a sus funciones y a los rasgos de circulación, como así tampoco a su condición de marginalidad en el conjunto del virreinato. Durante el siglo XVII se experimenta una considerable consolidación urbana y un desarrollo medio en la faz urbana. La ciudad, sin embargo, mantuvo una estructura que perdurará hasta principios del siglo XIX. El equipamiento comunitario se destacaba por la presencia del fuerte, el cabildo, la Iglesia Mayor, tres ermitas, cementerios anexos a las iglesias y un corral común.

Economía y Población: Aparte de la ciudad, la comarca no contaba con población blanca permanente, caminos ni cultivos. La población inicial fue principalmente masculina, lográndose un equilibrio cuando algunos de los primeros pobladores superando problemas lograron traer sus familias o con la instalación de nuevos grupos. Inicialmente, se calcula que existieron unos 230 pobladores. En el año 1622, de acuerdo al empadronamiento realizado por el gobernador Diego de Góngora, la población no superaba los 635 habitantes, el 86% españoles y el resto indios. Se supone que el crecimiento natural fue escaso, y que la inmigración fue la causa principal del crecimiento demográfico. Hacia 1684, de acuerdo a la información de P. Diego Altamirano, la población ascendió a 2.400 personas.

Durante las primeras décadas de existencia de la ciudad, el sistema económico de tipo primario, se articuló mediante el trueque realizado con los indígenas. La economía de subsistencia marcó la vida de la primitiva sociedad, ya que ni la condición de escala intermedia entre Buenos Aires y Asunción, ni las funciones administrativas o militares pudieron asegurar a Corrientes y a sus habitantes los ingresos suficientes para subsistir. La chacras, desde un primer momento, constituyeron el factor clave que aseguró la permanencia del núcleo urbano. Por otra parte, las tropas vacunas y equinas traídas desde Asunción se dispersaron y multiplicaron rápidamente y hasta bien entrado el siglo XVII se aprovechó este recurso «al alcance de la mano» con la depredación de las «vaquerías», aprovechando del ganado vacuno además de su carne, el sebo y los cueros que sirvieron como base para un incipiente comercio. Esta circunstancia afianzó una sociedad de fuerte tradición ganadera que sólo se ocupó de la agricultura como una actividad casi marginal.

A juzgar por el área que se le había asignado a su fundador, Corrientes estaba destinada a consolidarse como un centro urbano de gran proyección espacial. Sin embargo, factores de orden externo e interno conspiraron contra la consolidación del centro urbano y su hinterland. El escaso número de habitantes es una de las causas de orden interno, a la que se le añade la imposición indígena reacia a abandonar sus feudos, hechos que desalentaron la penetración hacia el interior. Los factores externos, en consonancia con los internos y el espacio que impidieron ocupar, corresponden a la presencia de portugueses, la propagación de la Compañía de Jesús o la expansión de la ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz que pretendía todo el territorio situado al sur del río Corrientes. (Dell'Orto Foschiatti, A.M. 1990: p. 20).

Después de las primeras décadas del siglo XVII el comercio encuentra nuevos recursos y asegura un desenvolvimiento paulatino más allá del sistema de subsistencia. Las «vaquerías» son reemplazadas por las «estancias» que actúan como un sistema racionalizador de la explotación del ganado vacuno, basado en la propiedad de la tierra y del ganado, que influirá en la recaudación de diezmos hasta 1740 mayoritariamente dependiente de la agricultura. A partir de esta fecha la ganadería inicia su ascenso para ser luego dominante y establecerse como base de la economía provincial que justifica, además, una importante expansión de las fronteras.

Corrientes en el siglo XVIII: Epicentro político y comercial en el NE del virreinado del Río de la Plata

Después de 1750 la ciudad se va conformando morfológicamente de una manera más definida. El proceso expansivo en la ocupación del espacio logró triplicar la superficie de dominio efectivo y alcanzar sus fronteras actuales, aunque al finalizar esta centuria la ciudad tenía un plano sumamente disperso, integrado por algunos caseríos irregulares, aislados y diseminados, especialmente hacia el lado opuesto al río. Aún el mismo centro de la ciudad estaba intercalado por grandes baldíos; tal vez la práctica inexistencia de servicios no justificaba, como en la actualidad, la tendencia a la fuerte concentración de la población. Las calles, sólo en las manzanas centrales, conservaban su alineación en damero y la ciudad se extendía sobre una superficie de 12 cuadras de este a oeste y de 9 de norte a sur.

Economía y población: La imagen de la ciudad con respecto al período anterior continuaba siendo pobre y los servicios públicos eran tarea de los vecinos o de los indios encomendados que se encargaban de la limpieza, reparación de caminos y arreglos de edificios. No obstante, Corrientes se constituye, a mediados del siglo XVIII, en una fuente de irradiación y cabecera económica de un sistema interdependiente, en consonancia con el incremento de los intrecambios, por lo que el área portuaria cobra mayor jerarquía. A este último hecho se le sumó la consolidación como núcleo comercial que le dio al centro urbano otro aspecto. Marcada influencia tuvo para que esto sucediese el proceso de ocupación del sur paraguayo y el vacío dejado tras la expulsión de los jesuítas en 1767, hechos que consolidaron la vigencia del núcleo urbano como epicentro político y económico.

El 8 de agosto de 1776 con la creación del Virreinato del Río de la Plata la situación institucional de Corrientes cambia sustancialmente cuando se la incluye con la Intendencia de Buenos Aires. Por otra parte, la promulgación del Tratado de Libre Comercio en 1778, permitió que Corrientes viera ampliado su campo económico y comercial, abriéndose a nuevos mercados que revitalizan las incipientes industrias y artesanías. También la hidrovía del Paraná vió acrecentada su actividad; por una parte, al abastecer a Paraguay con la producción pecuaria de sus haciendas, y por otra, al limitar la importación a artículos de primera necesidad ampliando la exportación tras diversificar los propios. En los últimos cuatro decenios Corrientes logra expandir sustancialmente sus fronteras, proceso que es frenado después de 1810 debido a problemas políticos y bélicos.

De 1622 a 1769 la población urbana habría crecido a un ritmo del 8,1%, aunque este crecimiento no fue constante ni gradual. En el último año señalado Corrientes contaba con 2.514 habitantes, cifra que nos indica un aumento significativo a pesar de las plagas, pestes y sequías. Un aporte que permitió, en parte, este crecimiento fue el contingente llegado de Concepción del Bermejo tras su destrucción e incendio por los indios del Chaco, en 1631. Menor significación tuvieron los inmigrantes llegados del Paraguay, Santa Fe y Buenos Aires. En los últimos decenios del siglo la población crece a una tasa del 10,1% que responde más que todo a la ocupación del área de influencia. El crecimiento de la población rural fue más significativo, en 1769 este ámbito contenía 3,5 veces más habitantes que la ciudad.

Funciones y equipamiento: Los complejos dedicados a defensa y seguridad siguen sobresaliendo de manera destacada. Las invasiones indígenas y los levantamientos internos (alzamientos de comuneros) llevaron a perfeccionar e incrementar la organización militar. El equipamiento religioso estuvo representado por la Iglesia Mayor, dos ermitas, los conventos de San Francisco y de la Merced, el Hospicio y la Iglesia de Santo Domingo y el Colegio e Iglesia de los Jesuitas. Aunque durante mucho tiempo la ciudad y su hinterland practicaron el trueque, nunca estuvo exenta de edificios dedicados al comercio, como depósitos de mercancías y almacenes. De singular importancia fueron los que poseían lo jesuítas en su Colegio para los productos procedentes de las misiones. En la última década del siglo se establecieron las primeras curtiembres extramuros. Tampoco la ciudad careció de pulperías, aunque escasas e incorporadas a las viviendas. Los espacios para el ocio no se configuran aún como tales, dado que la misma estructura urbana no reviste las características complejas de un centro polifuncional. Las zonas adyacentes a chacras y la ribera del Paraná fueron sitios habituales para paseos y baños, respectivamente. Las plazas cumplieron funciones cívico-comerciales (Plaza mayor) o religiosas (Plaza de la Cruz).

Crisis políticas y consolidación urbana (1800-1850)

Durante estos cincuenta años Corrientes experimentó desiguales cambios urbanísticos. Dos acontecimientos de envergadura política y bélica conmovieron a la incipiente sociedad argentina y a la ya tradicional correntina. El primero estuvo marcado por el proceso de emancipación política iniciado a principios de 1810 y la incorporación de Corrientes a la Revolución de Mayo; cuatro años después, se constituyó como provincia autónoma, para pasar a formar parte de la liga que desde el litoral enfrentó al Directorio porteño. El segundo fue más traumático, por los emprendimientos bélicos entre facciones federales y unitarias. La sociedad criolla representada por terratenientes y comerciantes, establecidos por encima del aparato gubernamental y burocrático de España, pronto se impregnaron de un fuerte sentimiento de orgullo por su nueva nacionalidad.

Economía y población: La clase ganadera y comerciante que con perseverancia mantuvo su estatus durante la colonia, dominó primero el Cabildo, la política de tierras, y la expansión de fronteras, y más tarde influyó en las definiciones políticas internas y externas. Al comercio con Paraguay y Misiones, que compraban ganado en

pie, y con Buenos Aires, que requería cueros, se le agregaba la producción de sebo, grasa, pelos y jabones que alcanzaron mercados más vastos. El comercio de carne vacuna dio origen a los «saladeros» y su marcado crecimiento se reflejó en el aumento de las existencias ganaderas, entre 1820 y 1840, superior a tres veces a pesar de las extracciones realizadas por el ejército. Por su parte, la agricultura progresó magramente y se limitaba a satisfacer las necesidades internas. La transformación económica estimulada por las ideas progresistas de algunos gobernantes fué postergada por la permanente sangría de recursos humanos y económicos que suscitaban las guerras civiles.

Cuando se levantó el censo de 1814 la población ascendía a 4.771 habitantes, en tanto que en 1820 sumaba 5.308 y en 1833, 5.668 habitantes. Por esta fecha Corrientes constituía el núcleo de mayor importancia de toda la mesopotamia argentina, por su antigüedad y por el volumen de su población. En 1841, los acontecimientos militares la habían reducido a 5.382 almas. En todos estos años la población rural superó ampliamente a la urbana. En tal fecha, el campo tenía 10,5 veces más población que la ciudad debido al incremento en la explotación de los recursos naturales, más que a avances tecnológicos, que reforzaba el binomio tierra-ganado. En 1850 Corrientes se consolidó como centro polarizador, dinamizador y organizador del espacio provincial.

Funciones y equipamiento: La función portuaria continuó situando a la ciudad de Corrientes como punto intermedio en las comunicaciones con Asunción. Pero la ocupación del espacio correntino se realizó al sur de la capital y los mercados más importantes también se ubican en esa dirección. Si al principio Corrientes miraba al norte, ahora el centro de gravedad se había trasladado a Buenos Aires por lo que se debió buscar la localización de puertos al sur del territorio provincial, como el de Goya, que contrarestará, por otro lado, la concesión de puerto único concedido a Santa Fé. Durante las luchas con Buenos Aires la interrupción del comercio con su puerto favoreció a los comerciantes extranjeros, munidos de libertad para comerciar con todos los puertos. También las vías terrestres se fortalecieron en este período con el propósito de aumentar la población del interior y propender al desarrollo de nuevos núcleos urbanos, el afincamiento de núcleos rurales y el incremento del comercio y la producción, aunque la conexión con muchas ciudades del interior seguía siendo débil.

Del equipamiento comunitario se destacan las obras militares

que siempre fueron precarias, aunque suficientes, y que a principios del XIX se declaran obsoletas; pero, la complejidad de las nuevas funciones militares y la necesidad de mantener un ejército en pie durante los convulsionados ochenta años, de 1810 a 1890, forzaron la realización de nuevas obras en el sector. Por otra parte, las funciones político-administrativas exigen obras adecuadas para fijar definitivamente sus sedes, mejorando edificios antiguos o construyendo nuevos. La educación recibió un fuerte impulso durante el gobierno de Pedro Ferré (1824-1842) al crearse el Consejo de Educación, el primer Colegio de Enseñanza Pública Oficial y la primera Universidad de Estudios Superiores. También se abrió una escuela pública en parte de las instalaciones del ex Convento de la Merced. Durante su mandato también se introdujo la imprenta, la publicación del Registro Oficial, y en 1828 aparece el primer periódico: «La verdad sin rodeos». Los cementerios por otra parte son excluídos de las iglesias y se construye el General hacia 1831.

El equipamiento comercial en parte provenía del siglo anterior y contaba con casas de comercio de productos derivados del cuero y del algodón como gran número de pulperías instaladas en puntos claves de la ciudad que fueron ampliando su oferta de productos ya que por lo general expendían vino y aguardiente, porque pronto se les acababa el abasto y muchas debían cerrar. En 1834 el Gobierno comienza a fomentar la instalación de saladeros y la promoción de la industrialización de la palma Yatay (aguardientes y licores), mostrando clarividencia con políticas de transformación forestales y ganaderas que colocan un valor agregado a la tradicional producción local (Maeder, E. 1981: p. 311-313). Cuando se instala la primea curtiembre se anexan a ella talleres de zapatería y talabartería, exportándose su producción. También surgen maestranzas para proveer buques mayores y pequeñas embarcaciones en puerto. La incipiente función industrial y la afianzada mercantil funcionan de acuerdo a los patrones económicos de la época: «La teoría industrial y mercantil dominante era proteccionista, conforme sucede en todo pueblo nuevo que desea formar elementos de prosperidad» (Mantilla, M.F. 1972: p. 155).

El paisaje urbano: Aunque hasta 1810 la ciudad tuvo una etapa pacífica y próspera, la vida urbana no presenta importantes modificaciones, sólo un lento proceso de consolidación... «estacionaria la ciudad en su edificación, los mismos usos, las mismas costumbres, las campañas, con impulso sin rigor» (Mantilla, M.F., 1972, p. 155). En 1814 la ciudad fue dividida en cuatro cuarteles: Colegio y Tacurú, San Francisco y la Rosada, Del rincón de Isiry y de Las

Parejas. La población creció considerablemente, pero este hecho no trajo aparejado un ensanche significativo en la trama urbana y las características del tejido abierto y con solares de grandes proporciones –excepto alrededor de la Plaza– posibilitaron el establecimiento de la población dentro de la «mancha» urbana. Hacia 1820 el número aproximado de manzanas rondaba en cien y alrededor de la plaza fundacional –Cuartel del Colegio y Tacurú– se concentraba el área más densamente poblada (1596 hab., 244 viv. 106 Hab/mz., 6,1 hab/viv. 16,2/viv./mz.) que representaba, además, el sector más consolidado y concurrido por sus funciones «netamente urbanas». Los arrabales de la ciudad, localizados próximos a la iglesia de la Cruz de los Milagros, marcaron también el límite de la ciudad hasta muy avanzado el siglo XIX. Arroyos y pantanos obraron como barreras naturales e impulsaron a la consolidación del área central. El modelo en damero prosiguió su evolución: «Si durante el período colonial la estructura en damero constituyó una manera de aprehender el vasto territorio y así manejar el espacio «dominado», en el período poscolonial –ya en una función consciente–, el damero era el orden y actuó como un elemento de control cultural». (Gutiérrez, R. y Sánchez Negrette, A. 1988. pp. 116-120).

De acuerdo a los cronistas de la época se puede deducir que aunque la ciudad estuviera estructurada en un damero ordenador de manzanas de 100 x 100 metros y calles de iguales dimensiones, en realidad las medidas se fueron modificando en función de las exigencias del medio físico, forjando una ciudad un tanto caótica para su entendimiento que se manejaba más por orientaciones o propiedades de ciudadanos conocidos que por una real comprensión del espacio (Palma, F. 1948: pp. 161-166). Tampoco la Plaza Fundacional obró como eje del crecimiento en forma radial, el desarrollo se fue dando en forma diagonal entre ésta y la Plaza del Mercado (actual Plaza Cabral). La construcción de una nueva plaza pública por disposición del Gobernador Pedro Ferré, distinta de la Mayor en 1836, llamada de San Juan Bautista o del Piso significó una primera y trascendente transformación al segregar la función de Mercado de la Plaza principal generando un nuevo centro de atracción y tensión urbana (Agropc-1836). Frente a la misma se construiría luego la actual Catedral. Las plazas por entonces no cumplían la función actual, eran utilizadas como espacios abiertos para actividades comunitarias, sin ornamentación y sin árboles. La idea de jardines y paseos tampoco había llegado. En 1828 se construyó el primer monumento de la ciudad conmemorativo de la Cruz de los Milagros. Ferré definió una acción urbanística que

tendió a ratificar los lineamientos de ajuste de su traza, saturación del tejido y renovación del paisaje urbano. «...es evidente que el proceso de espontaneidad urbana había pasado y se buscaba una creciente definición de la estructura... y los aportes que permitieran consolidar la traza imaginada el 3 de abril de 1588» (Gutiérrez, R. y Sánchez Negrette, A. 1988: pp. 136).

En este período, la arquitectura de Corrientes puede definirse como de transición y se hace patente en continuidades y persistencias, por un lado, encuadradas en lo poscolonial con predominio de tradiciones locales, modos de vida, técnicas constructivas, etc.; y de renovaciones y transformaciones por el otro, basadas en la necesidad de consolidar físicamente una realidad urbana y valores nuevos simbolizados por el progreso y la modernidad. La realidad urbana tenía mucho de rural, con limitaciones económicas o tecnológicas que mantenían una producción arquitectónia dentro de las características de la tradición maderera. Hasta bien avanzado el siglo XIX son pocas las viviendas o edificios que ofrecen aspecto urbano. Sin embargo, la élite correntina se consustancia de la idea de modernidad y aspira a las casas sin galerías frontales y a la cubierta de azotea y buena parte de la población se une a los cambios tecnológicos demostrados por los 15 hornos de ladrillos y tejas que existían a mediados del XIX. La ordenación y alineación urbana trajo aparejada demoliciones que afectaron a las galerías exteriores sin alterar el partido arquitectónico, aunque los llevó a preocuparse por la fachada, antes resuelta por las galerías. Es probable que a mediados del siglo XIX aparecieran las primeras tipologías de «casa chorizo» surgida de la tradicional «casa-patio» mediterránea. Esta transición marcó la última fase de la arquitectura hispánica del período colonial abriéndose la manifestación arquitectónica al clasicismo italianizante del período decimonónico. (Gutiérrez, R. y Sánchez Negrette, A., 1988; pp. 145-146).

La gestación de la «modernidad» (1850-1900)

El abandono de roles pretéritos por parte de la ciudad de Corrientes, tanto en sus funciones coloniales de «escala fluvial media», entre Buenos Aires y Asunción, como de servicio al hinterland agrícola-ganadero regional, durante buena parte del siglo XIX, obedeció a las crisis ganaderas por desmantelamiento de la próspera y floreciente estructura productiva y de gobierno del sistema de las Misiones Jesuíticas, en el primer caso, y a la participación protagónica de la provincia de Corrientes en las guerras civiles

contra el gobierno de Rosas hasta la caída del gobierno central (1852), y contra el de Paraguay, en forma activa hasta la 2da mitad de 1860, en el segundo.

Ambas circunstancias certifican la transformación urbana de Corrientes, hasta finalizar el siglo pasado, acuñando un semblante negativo de atraso al que contribuye el escaso impulso de su expansión física. En 1867 el plano de la ciudad sumaba 14 x 14 cuadras, de N a S y de E a O, y en 1910 la edificación compacta, sólo había alcanzado a rellenar la misma trama, con el crecimiento intersticial de la población asentada.

Sin embargo, aunque tenue, ello era un indicio de que la Corrientes finisecular comenzaba a despertar de su letargo, engendrando una «modernidad» expresada por el incremento y rectificación de las calles, su adoquinado con granito y «piedra mora», la limpieza de los lugares públicos, la construcción de depósito de agua filtrada y la instalación del tranvía para transporte. Un conjunto de «adelantos» urbanos, que por cierto denotaban la admisión del liberalismo como forma común de vida urbana.

Las pautas políticas de tal transformación abarcan la reforma de la Constitución de la provincia de Corrientes (1855) y el establecimiento del Régimen Municipal que alienta un conjunto de obras públicas que ponen en evidencia esa nueva concepción política y socieconómica.

A finales del siglo pasado, la sociedad urbana correntina asiste a un notable proceso de concentración demográfica, irrupción de nuevas actividades económicas y a la consolidación de su papel de primer centro. Justamente, el paisaje urbano, que expresa la esencia de su patrimonio arquitectónico, se configuró por entonces y por ese entonces, también, sucumbió –a partir de 1890– una buena parte de las casas de «galería» del centro histórico de la ciudad, en pos de quitarle a ésta su «aspecto campesino». El deseo de lograr una imagen progresista, a semejanza de Buenos Aires, promueve el ascenso de una concepción arquitectónica individualista, de fachada y sumatoria, que materializa la vigencia de la ideología liberal.

Economía y población: La corriente de inversiones que galvaniza los circuitos de la economía argentina, desde mediados del siglo XIX, ínsita en un mercado mundial que le permitiría el rol de abastecedora de recursos naturales y materias primas a países embarcados en el desarrollo capitalista a través de su industrialización, tuvo objetivos comunes. Tanto estuvo orientado a la explotación de recursos naturales (agrícolas, ganaderos, forestales y minerales), e infraestructura asociada con su aprovechamiento (transporte, comunicaciones, energía servicios públicos), como a privilegiar las zonas más ricas, naturalmente.

Ambas condiciones confluyen en el caso de Corrientes en función de su economía de base agrícola-ganadera, que viabiliza en la expansión y renovación urbana una masa de capital excedente.

El dominio pecuario de la economía correntina que alimenta financieramente la transformación de la ciudad capital está, paradójicamente, impregnado de una estructura extensiva de la explotación de un stock ganadero que había crecido rápidamente definiendo un paisaje rural que perdura hasta la actualidad. Este ocupa la cuenca del Iberá, los malezales del Aguapay-Miriñay, el oeste y las tierras altas del Paiubre; inmenso espacio de vocación pastoril, donde prima la gran propiedad de la tierra y rige la tendencia a su creciente concentración.

La contraparte se experimenta en las comarcas aledañas a la capital, donde la subdivisión de la propiedad de la tierra sostiene el desarrollo agrícola que sirve de colofón de siglo a la economía corentina. Cultivos «industriales» (caña de azúcar, algodón y, sobre todo, tabaco) y «pampeanos» (maíz, trigo, avena, alfalfa) irrumpen en el paisaje nordestino con el apoyo oficial que promueve: la creación de colonias agrícolas, el ferrocarril rural y un ingenio azucarero.

Una presencia más difusa le cabe a la actividad industrial (el 70% en manos de propietarios extranjeros), reducida a carpinterías, talleres de composturas mecánicas, fábricas de aceite y otras pequeñas industrias alimenticias.

Aunque aún caratulable de turbulenta durante la segunda parte del siglo XIX, la vida correntina es favorecida por los cambios, de distinto orden que se suceden en la provincia, una vez pacificada de sus luchas internas. El principal signo, fue el crecimiento de la población, en particular en la ciudad capital, que concreta así el primer «salto demográfico» de su historia.

En el lapso analizado, la población urbana, creció a un ritmo medio del 18,5% (1841-1895), que representó triplicar el numerario, pasando de alrededor de 5.000 a 16.000 habitantes, no obstante estar compelida aún por una mortalidad alta (la esperanza de vida al nacer, para ambos sexos, fue de 31 años y constituyó el mayor piso negativo).

La sangría de las guerras (batallas de Vences y de Caseros no fue el único factor responsable de la mortalidad de la población; hasta fines de siglo una sucesión de epidemias (fiebre amarilla y tifoidea, cólera asiático, viruela) y el recrudecimiento de males endémicos (disentería), potenciados por la insuficiencia de infraestructura sanitaria, focalizados, principalmente, en la capital correntina, provocaron la huída de más de la mitad de los habitantes. En 1871, la tasa de mortalidad rondó el 18,3% (910 defunciones acaecieron en tan solo seis meses) y la natalidad estaba aún resentida por las bajas experimentadas entre la población fértil.

Sin embargo, la propia eliminación de los más débiles por las enfermedades, posteriormente, incide de manera favorable, sobre una nueva combinación de tasas vitales que da lugar a una «explosión de nacimientos» que compensa las pérdidas por mortaildad, descenso de natalidad y emigración.

La población de la ciudad de Corrientes que había crecido entre 1857 y 1869 a razón del 21,8%, entre 1869 y 1895 lo hará tan sólo al 14%, pasando de 11.218 habitantes –predominantemente del sexo masculino y edades comprendidas entre 20 y 40 años– a 16.129 habitantes, entre los cuales la presencia de extranjeros era notoria (más del 12% del total de la población), con preminencia de italianos, principalmente (56%) ocupados en la actividad comercial. Precisamente, el crecimiento de la ciudad capital refleja el afianzamiento de una burguesía mercantil que, en la mayor parte de los casos, tendió a fundirse con el patriciado ganadero, en procura del pasaporte de prestigio social que ello implicaba.

Conectividad: Desde sus orígenes la ciudad de Corrientes estuvo para su comunicación la vía fluvial del Paraná cuya costa fue afianzada con la elevación de una muralla, en 1875. Sin embargo, el hinterland desarrollado acusa una débil conectividad con el interior de la provincia hasta mediados de siglo en que la Confederación Argentina decreta la libre navegación de los ríos Paraná y Uruguay, luego de varios años de bloqueo inglés y francés. Posteriormente, se organizan las compañías de navegación y se llevan a cabo obras portuarias que contribuyeron a la dinámica de cambio urbana.

El paisaje urbano: No obstante que durante el curso del siglo pasado la «mancha urbana» de Corrientes se duplica, pasando de 100 manzanas «teóricas» (1802) a 196 manzanas «densas y compactas» (1898), su población creció más rápidamente que el número de viviendas que pasa de 2.004 en 1869 a 2.689 en 1895. Este hecho

desnuda el mayor galimatías de su plan fundacional; recién a finales del siglo XIX la ciudad ocupa la mayor parte de su primitivo ejido y consolida su traza, a la vez que se inicia la renovación arquitectónica.

La imagen física de Corrientes era claramente distinta a la de mediados de siglo; obraron en ese sentido, la consistencia adquirida por la traza urbana en años de paz y una auspiciosa prosperidad económica.

El fenecimiento del siglo señala el momento en que la edificación continua alcanza los límites del antiguo ejido colonial, ocupa 90 manzanas en torno a la Plaza de Mayo, el Mercado y la Plaza Cabral, expandiéndose de manera difusa sobre el cinturón periurbano de chacras que, en unas 20 cuadras más, rodeaba al núcleo histórico, alterando de allí en más, definitivamente el ordenamiento colonial de anillos concéntricos previsto por el plan Maestro fundacional la Legislación de Indias. El gradiente de urbanización resultante en las tierras agrarias circundantes (chacras y estancias) oficiará como el principal recurso físico para la radicación de la población urbana, atraída por costos decrecientes de la tierra en relación inversa a la proximidad a un casco céntrico que, por entonces, aún adolecía de una reposición edilicia muy espaciada, dada su durabilidad y vida útil. El postergado ordenamiento urbano de Corrientes es emprendido en 1872, una vez pasadas las acciones bélicas, mediante la definición de un nuevo ejido que no obstante será ensanchado, una vez más, en 1899, con el fin de incorporar zonas de casas-quintas que habían tenido fuerte desarrollo.

El afianzamiento de la política de radicación de las autoridades de la ciudad capital también contribuye a definir una estructura urbana que, por más de tres siglos, estuvo sujeta a una traza no claramente consolidada, que hace crisis en la segunda mitad de siglo XIX. La traza ascendiente, de calles tiradas a cordel y solares distribuidos entre los pobladores, de acuerdo a las ordenanzas de 1573, fue letra muerta durante el período colonial; recién a fines del siglo XVIII se impone una línea de edificación homogénea en un tejido urbano que se redibuja en el siglo siguiente.

Esta tardía fundamentación de la traza que afecta, particularmente, al loteo del casco céntrico, manifiesta la adscripción con retaceos a la renovación urbana por parte de la sociedad correntina que ve afectada la propiedad de vivienda y suelo urbano por los vientos modernizantes de la ideología liberal de una lejana élite «porteña».

Superada la guerra contra el Paraguay (1878) y, por ende, su condición de Plaza de Armas y núcleo central de las operaciones de retaguardia del ejército de la Triple Alianza, la ciudad capital experimenta cambios importantes que se reflejan en el plano; en particular, el avance edilicio hacia el oeste y hacia el este, hasta alcanzar la toma de desagüe del arroyo Manantiales, cuya envolvente del sistema de canalización lo unirá al arroyo Limita, en el otro extremo de la ciudad, asegurando la salida al río Paraná.

Justamente, entre las distintas barreras físicas al crecimiento urbano los cursos de agua (Salamanca, Manantiales y Poncho Verde) representan un ítem muy importante en la historia de Corrientes. Superados, parcialmente, en la década póstuma del siglo pasado; ceden su protagonismo a barreras físicas que influyeron de manera dual sobre la expansión de la ciudad: al Ferrocarril que, si bien promueve su crecimiento, por un lado, por otro, crea un nuevo obstáculo a la ciudad que se proyecta impetuosa hacia oriente, en sintonía con un planeamiento ecléctico que soporta un «damero» muy condicionado por la traza preexistente, obediente a la impronta de las edificaciones ya realizadas, y sobre el que se materializa la densificación y renovación edilicia del área central.

A fines del siglo XIX, la ciudad de Corrientes presentaba una realidad muy diferente a la de cincuenta años atrás, pudiendo reconocerse en ella tres sectores de aspecto diverso:

–El «centro», que hacia 1850 había empezado a adquirir una fisonomía más cosmopolita, a partir de 1870 por normativas Ad hoc y de forma vertiginosa, aloja obras públicas y edilicias de importancia (en 1890/91, una ordenanza del intendente Ramayón, promueve el derrumbe de 215 galerías y corredores del área céntrica en «beneficio de la estética de la capital, para que desparezca, poco a poco el aire campestre y primitivo de la misma»), configurando un núcleo continuo, donde viven 10.000 personas, sobre un plano cuadrado de 1.400 mts de lado. Los signos manifiestos: edificación, calles con veredas y, en parte adoquinadas, alumbrado a kerosene, con plazas amplias y bien ornamentadas, y un movimiento comercial dinámico (1/5 de los edificios del centro estaban destinados a esa actividad), repercuten en el modo de vida y costumbres de la ciudad; y, aunque aún se esparcía en la zona céntrica el «rancho», la vivienda residencial característica fue la «casa antigua» levantada con piedra o adobe, muros espesos –hasta un metro–, de un solo piso con azotea, corredores anchos y techamen de quebracho colorado o palma negra cubierto de tejas, y puertas de algarrobo o quebracho colorado, pintadas de verde.

De otro tenor fueron las viviendas «modernas» construidas con ladrillo y barro, zagúan central, patios que encierran y a la vez contactan a las habitaciones, revocadas y blanqueadas, el jardín, y techo de maderamen o pino de tea cubierto con tejas del país que, aunque desprovistas de afán decorativo eran confortables y estaban bien adaptadas al clima. De las casi un millar de casas del «centro», el 65% eran de ladrillo, un 11% de adobe y el 13% restante de materiales combinados.

–Aunque la situación urbanística del área céntrica de la ciudad aún era mala, gozaba al menos, de una traza; por el contrario, los «suburbios», sobre los cuales se proyectan las nuevas zonas residenciales, apenas alcanzan a metabolizar la afluencia de inmigrantes o el simple crecimiento vegetativo de los propios capitalinos. A fin de siglo un límite natural separaba el centro de los suburbios: la Avenida 3 de Abril, cuya barrera física era reforzada por los terraplenes del Ferrocarril Central Nordeste Argentino. Una franja de 2.000 metros, con pequeñas propiedades diseminadas en escasas cuadras, donde alternaban con lotes cultivados, cruzada por caminos y callejones que parten de y hacia la campaña, circunda el centro. A medida que se distancian del mismo las viviendas entre arboledas y jardines, van siendo reemplazas por humildes «ranchos» de estanteo, de dos o tres piezas de palma negra con tablazón de madera o caña tacuara, que las lluvias estacionales deterioran a los 3 ó 4 años de contrucción, sobre todo al inundar las zonas más bajas y deprimidas, por obra y gracia de los terraplenes del ferrocarril que modifican el curso y la natural evacuación de las aguas pluviales.

–Los «barrios suburbanos», como Cambacuá, la Rosada, el Tacurú, prolongan unas 13 cuadras de norte a sur, y algo menos de este a oeste, las viviendas de los pobres, habitadas por gran cantidad de negros, hacia el ámbito de las quintas y del gran bañado del sur, donde viven un millar más de pobladores, hasta alcanzar los límites mismos del municipio. No existe allí el amanzanamiento y se destacan algunas quintas, en medio de espinallares de ñandubay.

La mutación de la imagen de la ciudad capital también atañe a la faz arquitectónica que durante la primera mitad del siglo XIX había meramente profundizado una continuidad «postcolonial» de vocación modernista, derivada de la creciente influencia de Buenos Aires y testimoniada por la presencia de edificios públicos de

carácter popular a la que escapaban, tan sólo, el Cabildo y algunas residencias «modernas». El «clasicismo italiano» expresa la nueva moda y pautas de un prestigio social, acorde al cambio político y socioeconómico que cobra vigencia en las élites urbanas del país. Aún a su pesar, en la sociedad Correntina subyacen valores tradicionales locales, derivados de costumbres y pautas de familia que, si por un lado prolongan el marginamiento arquitectónico, por otro lado resguardan para Corrientes la escala de ciudad accesible.

Progresivamente, son sustituídos el sistema de estructura independiente de madera por el desarrollo de la mampostería de ladrillos para muros portantes; y, de igual modo, se elimina la galería frontal y, con frecuencia, la cubierta de tejas para recurrir a la azotea.

La cuestión ambiental: La metamorfosis de fines de siglo también se advierte en el conjunto de Ordenanzas relativas a los ítems de renovación urbana. Aceras, cercos, tipología edilicia, paseos públicos y hasta estructuras internas; nada escapa al afán normativo de las autoridades municipales. Por caso, la cubierta de las calzadas tuvo influencia directa sobre la organización, más o menos, homogénea de la ciudad.

El adoquinado de las calles, a partir de 1884, con piedras de Montevideo o con piedra «mora» extraída de la propia costa del Río Paraná, fue pauta en el «centro» y desencadenante para exigir y concretar las veredas. En cambio, el pavimento, variado y por retazos, se adecuó con dificultad a una topografía variada que las nivelaciones parciales y la presencia de arroyos y zanjas acentuaban, forzando una cierta sectorización ambiental en la ciudad y, de paso, su expansión autónoma. Este estilo «independiente» de crecimiento acarreó, entre otros efectos indeseados, un estatus de centralidad a algunos equipamientos urbanos ambientalmente conflictivos (matadero, cementerio, mercado de abasto, cárcel), que al quedar dentro del área consolidada fuerzan una política de renovación de la obra pública, de gran envergadura.

El matadero municipal había sido subsumido en el área residencial, a la que impactaba con las desagradables emanaciones de los deshechos biológicos volcados a las aguas, de reducido caudal, del arroyo La Lomita, contaminándolas.

También el cementerio, en la Cruz de los Milagros –que por Real disposición de 1786 debía formarse extramuros de la ciudad con el fin de cancelar la práctica atábica de enterrar a los muertos en los

templos– data de este siglo XIX; al igual que el basurero (1880), donde se queman los residuos urbanos, recogidos y transportados a 20 cuadras del centro de la ciudad por parte de una empresa que dispone de 8 carros, erradicando así la práctica de las «quemas» domiciliarias.

Pero, sin duda, por su trasendencia sanitaria la obra pública maestra del siglo fue el sistema de abastecimiento de agua potable y de evacuación de aguas servidas.

La dramática emergencia planteada por las epidemias de cólera y fiebre amarilla (1870/1) y, anteriormente por la guera del Paraguay (1866), no sólo pusieron en crisis el precario sistema hospitalario de la ciudad capital –cuyas obras fueron inauguradas en 1873– sino que promovieron la construcción de las obras sanitarias que concluyen en 1878. Sin embargo, los ciclos de lluvias fuertes pusieron en evidencia la necesidad imperiosa de resolver más eficazmente el riesgo virtual de inundación. Asimismo, el censo sanitario de 1897 señalaba para la zona céntrica de la ciudad la existencia aún de un tercio de viviendas en malas condiciones higiénicas, de las que 133 carecían de letrina y 400 se abastecían de agua por aljibe, pozo o directamente del río Paraná.

La solución de una red de servicios de calidad recién se concretará a principio del siglo XX, con la intervención de Obras Sanitarias de la Nación.

«Bajo el signo de la expansión y renovación urbanas (1900-1950)»

Estabulada en un clima político aún al margen de la nueva opción nacional que el «radicalismo» representaba frente al «conservadurismo», la sociedad correntina ve transcurrir, sin mayores sobresaltos, las tres décadas inaugurales del siglo XX. El poder político concentrado en los tradicionales partidos «autonomista» y «liberal», cuyo referente es el clientelismo controlado por los caudillos seglares, configura el marco ideológico a una dinámica de crecimiento de la capital que adolece la ausencia de factores impulsores como la industrialización y la irrupción de una clase media independiente de la administración del Estado, con capacidad económica e imaginación para promover los grandes cambios urbanos que el modelo de Buenos Aires instituye.

Economía y población: La evolución de la economía correntina en el lapso analizado podría resumirse a los intentos fallidos por lograr su diversificación; en efecto, nada logra quebrar sustancial-

mente los réditos de la expansión agraria que, ahora asistida por el ferrocarril, marca a la década de 1910 como uno de los períodos de mayor bonanza y saldos positivos financieramente.

El monopolio secular de una ganadería extensiva, cuya única variable de ajuste es la innovación tecnológica y no la tierra disponible, puede representarse por un sólo guarismo ilustrativo de tal situación: en los años treinta el 70% del ganado bovino correntino era criollo, sin mestizar.

El arbitrio ocupacional para la expansión demográfica fue la terciarización de la economía correntina. La concentración urbana de la población experimentada en el período fue, en lo sustantivo, producto de las migraciones internas de la población rural de «criollos» pauperizados que se dirigen a la ciudad en busca de mejores perspectivas de vida, lo cual provocará el crecimiento de los servicios prestados por el Estado mas que la industrialización de la economía. La actividad manufacturera no llega a pesar significativamente en el conjunto de la economía; tan sólo una veintena de pequeñas empresas se dedican, en su mayoría, a la elaboración de alimentos y bebidas y materiales de construcción.

Ni siquiera el comercio irrumpía por entonces como una actividad económica trascendente, a pesar de encontrarse en expansión ya desde los últimos años del siglo pasado en que numerosos viajantes utilizaban la vía fluvial del Paraná y, desde principios del siglo XX, con un comercio más estable, afincado en la ciudad misma que, en algunos casos, también abastecía a la campaña y centros poblados del interior provincial, en un radio de influencia de hasta 60 kms a su alrededor.

De hecho, la ciudad de Corrientes se limitó a asimilar la producción primaria del entorno para luego rotularse con una nítida terciarización de la economía capitaneada por el crecimiento de una burocracia que, a la vez, demanda y promueve servicios y mano de obra. La población correntina migrante de algún nivel educativo se ocupó en los servicios administrativos de distinto nivel (nacional, regional y local) y a nutrir el mercado de la construcción edilicia, de actividad intensa, por ese tiempo.

En esta etapa se afirma y desenvuelve la evolución demográfica de la capital correntina, cuyo modo de vida aún constreñido por la acentuada incertidumbre laboral, impulsa la organización del espacio más allá de su área de influencia inmediata, inaugurando así la principal característica poblacional de la capital, hasta nuestros días.

La crisis del sistema geoeconómico correntino, fundamentalmente provocada por el agotamiento de la tierra destinada a la cría extensiva del ganado, contribuye a alimentar los flujos migratorios hacia la capital y, también, hacia otras provincias del país. Entre 1895 y 1947 la tasa de crecimiento de la población fue del 21,4 por mil y representa la «solución demográfica» al conflicto planteado por la saturación de la base económica provincial; el medio agrario comienza a expulsar población, cada vez más aceleradamente, y la capital correntina a crecer a su costa, asimilando viejas y nuevas funciones.

Así las cosas, la diferencia de vitalidad demográfica y económica entre el campo y la ciudad revertirá, de allí en más, a favor de ésta; una ciudad en la que el sentir regional está tan fuertemente arraigado que el grupo social de patricios y criollos subsume rápidamente a la población de extranjeros que nunca llegó a descollar por su peso.

El 12% de la población extranjera de 1895 había ya descendido al 11%, en 1914, en su mayoría masculina (66%) y repartida entre paraguayos (34%), españoles (26%), italianos (16%) y una presencia menor de otomanos, uruguayos, franceses, brasileños, etc.

La sociedad correntina fusionada sobre la base de tal diversidad étnica –cultural– acuña los fundamentos de una identidad propia, a escala nacional y, abroquelada en una suerte de «conservadurismo» a ultranza, irradia su propio modelo cultural desde su ciudad capital hacia la región nordeste del país (Misiones, Chaco, Formosa, Corrientes).

Indicador cierto de tal singularidad fue la escasa trascendencia alcanzada en territorio correntino por las experiencias de colonización que promueve la política inmigratoria internacional argentina de la generación del ochenta.

A diferencia de las otras provincias del litoral nacional, la provincia de Corrientes recibe un solo proyecto de colonización con la fundación de un establecimiento agrícola y vitivinícola dentro del área del municipio de la ciudad capital (zona rural del Riachuelo) –cuya mayor trascendencia deriva del protagonismo excluyente del escritor español Vicente Blanco Ibáñez–, a 353 km del centro urbano. La falta de cumplimiento empresarial acarrea la caducidad de la concesión de las tierras en 1915 y, desde la década de 1920, su destino fluctúa entre distintos concesionarios y usos (Colonia Rural, Compañía de Fósforos, Arrocera, producción de hacienda,

huerta) hasta la actualidad, en que su destino refluye a la explotación por parte de arrendatarios que talan los árboles para producir carbón.

La navegabilidad del curso del Riachuelo fue un factor locacional vital para el desarrollo de las 25 hectáreas de vides de la colonia «Nueva Valencia», procedentes de Burdeos, Alicante e Italia que, hacia principios del siglo actual, contribuyó a subrayar los contrastes paisajísticos entre el suburbio de huertas y el centro de la ciudad de Corrientes donde se resumían por entonces, otras tensiones dialécticas, al compás del avance de las obras públicas y de la arquitectura residencial.

Conectividad: Los intentos de colonización agrícola, promotores de la expansión de los cultivos industriales y su agroindustrialización, fueron acompañados por la mejoría de las comunicaciones de la ciudad capital con su entorno, en particular, sobre la base del desarrollo ferroviario. Su expansión facilitó la incorporación del sobrepoblamiento rural a la ciudad que acusa en el lapso analizado un crecimiento demográfico del 21%, el más elevado en su historia, y la ampliación del área de influencia.

Por su importancia, el puerto de Corrientes excedía los límites de la ciudad capital, abarcando con su hinterlaud un radio de 70 kms, hasta alcanzar el sector más mediterráneo de la misma (General Paz y Mburucuyá), conectado al puerto por medio del F.C. Económico.

En este período la red caminera se mantuvo más estacionaria compelida en su trazado por las dificultades impuestas a causa de las características del sistema hidrográfico que demanda la construcción de numerosos puentes. La Dirección de Puertos y Caminos, desde principios de siglo, se abocó a estructurar una red vial apta para la provincia de Corrientes; una de las obras más trascendentales, durante el lapso analizado, fue la construcción del puente internacional carretero-ferroviario Paso de los Libres-Uruguayana, inaugurado en 1945; y, ese mismo año se proyecta la pavimentación de las rutas nacionales 12 y 14.

La pavimentación y adoquinado de gran parte del área céntrica de la ciudad, iniciados en 1914 (300 calles, en total) y que involucra el incremento de vehículos, promueve en 1927 el levantamiento de las vías del tranvía, cuyas sucesivas concesiones fueron modificadas desde fines del siglo pasado. Su ocaso da por finalizado algo más que un sistema de transportes para la ciudad, también introduce un nuevo orden físico a su crecimiento.

El paisaje urbano: Durante tres siglos transcurridos desde su fundación la estructura interna de la ciudad de Corrientes evolucionó desde una trama laxa de tejido abierto, irregularmente ocupada con viviendas que, con frecuencia poseían quintas y huertas, al uso más intenso del suelo urbano que caracteriza el siglo XIX. En su desenlace, la mayor estabilidad política y el auge de la economía se manifiesta por la compactación edilicia alrededor de la Plaza Mayor, desde donde se irradia una tendencia ecuménica a la subdivisión de los solares.

Los albores del siglo XX encuentran a la capital correntina desbordada de la trama ortogonal colonial, donde se ha consolidado su área céntrica, hasta cubrir las zonas suburbanizadas. La secuela fué una presión creciente sobre el precio de la tierra en la zona central cuya mayor valorización promueve la subdivisión de los lotes en una ilimitada variedad de participaciones internas incentivada por el régimen sucesional del patrimonio familiar, el mercado habitacional bajo renta de alquiler y las funciones comerciales del área. La tierra urbana pierde así su rol de «bien de uso» por el de «capital» incentivado por una expansión y renovación urbanas sin precedente. El crecimiento de la población urbana y el nivel económico de una gran parte de esas familias capitalinas promueven el aumento de la concentración edilicia; como lo acreditan, entre 1908 y 1910, las 320 nuevas unidades de vivienda.

La cohesión urbana de las Corrientes finisecular es alterada por las tensiones que comienza a experimentar su trama a salvo, hasta entonces, de proyectos urbanos globales de importancia, ya que todas las modificaciones se realizaron dentro del perímetro y bajo el uso de líneas municipales, sin penetrar las circulaciones.

Entre 1900 y 1930 el ejido municipal acusa un cambio de escala a impulsos de las obras públicas de gran envergadura emprendidas: (pavimentación de calzadas, alumbrado de calles, aguas corrientes y desagües generales, luz eléctrica, etc.), y de la revolución del transporte que, al facilitar los desplazamientos, justifica la mayor extensión de la ciudad.

En tal sentido, la conexión por la línea de tranvía asegura el proyecto de construcción del Matadero Municipal en la zona del Riachuelo, en villa Perseverancia. En otros casos, las obras públicas operaron negativamente al crecimiento de la ciudad.

Tal la situación, a partir de la instalación de las plantas de toma de aguas por Obras Sanitarias de la Nación de la Usina Eléctrica en

la rivera del río Paraná, al imponer innumerables gestiones de expropiación de las tierras ribereñas para la construcción de la avenida Costanera. Promovida por la gran inundación de 1905, que descubre la necesidad de reestructurar su trazado y dotar de defensas y desagües a la ciudad, sus obras recién se inician en 1929 y culminan en 1944, después de una realización por tramos que dilata la integración del río a la actividad recreativa de Corrientes; a ello se suma, el establecimiento de industrias sobre la costa y la falta de entubamiento del arroyo Salamanca que quitan posibilidades al asentamiento residencial y comercial.

Hacia el sur, la ciudad crece hasta la avenida 3 de Abril y en las áreas de bañados, del norte y del sur, la presencia de fábricas de ladrillos, astilleros y curtiembres promueve los asentamientos precarios y espontáneos típicos de una economía informal que también incluía a pescadores. Tan veloz es el proceso de apertura de nuevas calles que a principios del siglo actual varias de ellas carecían aún de denominación (6 al este, 5 al Oeste, 7 al Sur).

La superficie urbanizada de Corrientes cubría 400 manzanas (20 hectáreas de superficie) de las cuales, sólo la cuarta parte contaba con los servicios esenciales; se distinguen en ella, a semejanza del período anterior 3 sectores que formalizan las diferencias socioeconómicas de sus habitantes. El casco histórico, de edificación contínua en el epicentro de un vasto suburbio que se prolonga hasta la zanja de desagüe del bañado. Gran parte de la población migrante de escasos recursos económicos se asienta en esa periferia de barrios suburbanos y quintas, en proximidad de una ciudad que no contaba aún con la oferta necesaria de trabajo y servicio.

El área céntrica seguía siendo por excelencia la mejor dotada de infraestructura básica, incluso con iluminación, a partir de 1913, en 50 manzanas; servicio que se extiende fuera de ella a algunas pocas áreas aisladas donde se localizan hospitales, plazas y muelles. Sitio por excelencia de edificios públicos y comercios, en particular entre 1930 a 1935, en el centro se define tanto una área comercial netamente urbana sobre la calle Junín y de atención a campesinos que concurrían a la ciudad, gracias a la conección con el F.C. Económico en la Plaza Libertad a abastecerse de ropa, artículos de bazar e implementos agrícolas.

Si bien la imagen arquitectónia de Corrientes se consustancia a partir de 1920, la impronta de los cambios decimonónicos perdurará en sus líneas que van a ser forzadas, con mediano éxito, por la

moda que señala Buenos Aires, aunque siempre con variantes eclécticas e historisistas.

La crisis de la primera Guerra Mundial contribuye, a la vez, a la fractura del modelo arquitectónico europeo y a la reivindicación de lo hispanoamericano, en las décadas de 1920 y 1930, aunque a través de una óptica ornamentalista.

Este «renacimiento colonial» o «neocolonial», llegó a Corrientes con Martín Noel, en 1928, quien proyecta la construcción de un Museo Histórico y de Bellas Artes transformando la casa colonial de la familia Torrent. Sin embargo, las mansiones y edificios públicos se moldean, cada vez más, en los cánones del «neoacademisismo» y el «modernismo» y desalojan progresivamente a las viviendas coloniales del centro; en su defecto la periferia de la ciudad crece afin a sí misma, con sus casitas de fachada italiana.

La vigencia del modelo cultural de Buenos Aires en Corrientes fue más palpable con el afianzamiento del «liberalismo» que facilita la penetración de la moda y el vanguardismo importados, aunque siempre atenuada por las distancias –primero vigentes en el litoral fluvial del Río de la Plata y en la «pampa» húmeda y, más lentamente, en el centro, noroeste y nordeste del país–, que lentifican el vértigo de la modernidad.

A principios del siglo XX el «academisismo francés» había adquirido plena vigencia como expresión de orden y buen gusto arquitectónicos entre la élite porteña. Este modelo cultural «a la francesa», llegó tarde y mal a Corrientes, desprovisto de la calidad y el vuelo que en ella había alcanzado la arquitectura academisista italianizante de las décadas anteriores.

También el «modernismo» pasó por el cedazo del eclecticismo correntino ausente de la carga ideológica y teórica que lo reconoce como una respuesta cultural y social europea a la hegemonía del academisismo. Inscripto en un mero repertorio de formas, más susceptible de ser utilizado para estar en boga, su impronta se redujo a un concepto estrictamente ornamental. El «art nouveau» será en Corrientes sólo una moda efímera.

La cuestión ambiental: La influencia en la arquitectura correntina del «racionalismo» introdujo la tendencia a la compactación de las viviendas.

La «casa cajón» o «casa cubo» fue un estilo más en la moda de la construcción, carente de fuerza y prestigio social, su admisión

trae aparejada la irrupción de ciertos problemas ambientales; pues, si por un lado ayudó a reducir los costos de infraestructura por otro determinó la pérdida de la ventilación «cruzada» y una carencia de integración del estilo arquitectónico a los cánones impuestos por la naturaleza. Ello acabará por modificar el propio y peculiar modo de vida urbano correntino. Los jardines con asequias, la forestación, las pérgolas y otros recursos de ambientación como la galería que, hasta entonces, había obrado como el sitio más vivido de la casa van perdiendo vigencia junto con la calidad de la vida urbana.

La ciudad había evolucionado, a partir del recinto original del casco histórico, durante tres siglos en convivencia con el sistema natural, tal como lo demuetra la falta de regularidad de las líneas de edificación adaptadas a la topografía del terreno. Tanto es así que es posible dilucidar en su traza la dirección general del desagüe superficial, las áreas de máximo escurrimiento e, incluso, las líneas divisorias de aguas.

Sin embargo, la hidrografía urbana, tanto natural como la creada por el tejido urbano, aportó uno de los conflictos ambientales de mayor peso. El arroyo Salamanca continuaba interrumpiendo en su recorrido la trama consolidada de edificación, además de constituirse en foco de contaminación por residuos y aguas servidas y curso propicio para las inundaciones provocadas por las lluvias que su cauce no alcanzaba a desaguar, transformando a las calles de un gran sector inmediato en verdaderos arroyos.

Crecimiento especulativo y ordenación frustrada (1950-1992)

El proceso de organización del espacio correntino desde mediados del siglo pasado, perfila una sociedad dual. Una parte ínclita en el medio rural, casi enteramente ocupado por estancias que gestionan un subsistema de producción basado en la actividad ganadera de escaso desarrollo tecnológico y fuerte concentración de la propiedad de la tierra y de la riqueza. Así dispuesto, el ámbito rural genera en la ciudad capital una cierta demanda de bienes y servicios que contribuye a moldear sus funciones pero su aporte más decisivo se resume al plano demográfico, al transformarla en receptáculo de buena parte de sus recursos humanos que son expulsados por la crisis de la economía pecuaria, en la medida en que se suscita el agotamiento del recurso natural básico: suelo-pastizal.

Su contraparte es la población de la ciudad de Corrientes que pauta las condiciones culturales para el conjunto de la sociedad

correntina desde una posición geográfica marginal que también le restó posibilidades de crecimiento funcional, en la medida en que buena parte de los flujos económicos quedó fuera del área de influencia del hinterland inmediato de la capital y del interior de la provincia toda.

Economía y población: Desde mediados del siglo actual la ciudad capital se caracteriza por el desarrollo del sector servicios y la limitada ampliación del radio del comercio mayorista (a Esquina, Mercedes y Curuzú Cuatiá), que condiciona el desplazamiento del centro de gravedad regional a la ciudad de Resistencia. La habilitación del puente interprovincial, sobre el río Paraná, representa la materialización de la pérdida de la hegemonía regional correntina que la acompañó hasta la segunda década del siglo, y su integración al sistema urbano con la capital chaqueña y las provincias de Misiones, al norte, y de Entre Ríos, al sur, que capitalizan el desarrollo industrial del Nordeste.

La opción por la vida urbana de las élites del poder económico, en desmedro del modo rural, significó que los propios terratenientes correntinos fijaran su residencia en las ciudades con preferencia en la ciudad capital provincial cuando no en la Capital Federal, contribuyendo a postergar el incremento del nivel local de la economía industrial y la expansión del consumo de comercio y servicios.

Escasamente insuflada por inversiones productivas, la ciudad de Corrientes, carente de actividad secundaria de envergadura, concentra, en cambio, las funciones terciarias y la administración del Estado que ocupa el 56% de la población activa. Durante este período el comercio opera a través de un sector informal de baja productividad que emplea una alta proporción de mano de obra familiar y que reedita los frenos al desarrollo acreditados por la industria: baja productividad y escasa capacidad financiera para la generación de excedentes económicos.

La capital del estado correntino, con su urbanización concentrada y acelerada, es la caja de resonancia del agotamiento del modelo económico agro-ganadero. A diferencia del interior rural y del resto del sistema urbano de la provincia, la ciudad de Corrientes experimenta un crecimiento marcado; a mediados del siglo actual capitaliza el 10,8% de la población provincial, 18,3% en 1960, 24,3% en 1970, 27,1% en 1980 y actualmente ronda el 30%, resultado de una taza de crecimiento del 31,6 por mil (1947-1980). Ello contrasta con una población rural que sólo alcanza una taza de crecimiento del 7

por mil y la clara desaceleración de emigración de correntinos en edades activas que viven furea de su provincia (en 1947 el 30% lo hacía en la ciudad de Buenos Aires). A su cuenta corren los saldos migratorios cada vez menores de la ciudad de Corrientes, además de la propia atenuación del crecimiento vegetativo de su población.

Conectividad: Por su estructura interna radio-concéntrica, la ciudad capital ejerce un rol polarizante que se acentúa conforme crece su población y cristaliza en el espacio a través de la disposición del sistema de transporte en él centralizado. Producto de tal organización espacial es la demanda de transporte insatisfecha y la consecuente desintegración de la vida urbana, donde los viajes que no contemplan el hogar como origen ni destino, a costos accesibles, quedan relegados a otros medios de comunicación, en particular, automóvil y bicicleta.

Volumen, distribución y carácter de los viajes (por trabajo, negocios, fines sociales, recreo o estudio) se expresan en la trama de la ciudad a través del recorrido adaptado, además, a los límites impuestos por las condiciones físicas, particularmente de la red vial. En los últimos treinta años, el gran crecimiento experimentando por el transporte automotor de carga y pasajeros (el parque automotriz de la ciudad de Corrientes ronda las 26.000 unidades) determinó su mantenimiento y expansión aunque a costos ambientales crecientes provocados por la congestión de tránsito, el ruido, la contaminación del aire, la absorción excesiva de suelo urbano para aparcamiento y cocheras, la interferencia en la circulación peatonal, etc.

Los ferrocarrilles nacionales, que ampliaron sus redes en territorio correntino hasta 1940-41, a partir de los años 1960 acusan la supremacía del transporte por rutas, en la discriminación de servicios, eliminación de tramos improductivos y falta de material rodante.

El río Paraná, puerta inaugural del asentamiento de la ciudad de Corrientes, contribuye actualmente a su aislamiento y marginalidad con respecto al resto del país. La subutilización del transporte fluvial determinó, asimismo, la decadencia del sistema portuario y la falta de dragado y canalización de la vía fluvial. En compensación, a partir de 1973, la habilitación sobre su curso del puente General Belgrano, enlazando lo territorios de las provincias del Chaco y Corrientes, no sólo significó la instauración de su complejo urbano interprovincial, con definición de roles a escala de metrópolis regional, también contribuyó a privilegiar los caminos troncales que acortan la distancia a la Capital Federal.

El paisaje urbano: La ciudad de Corrientes vió crecer su población en progresión geométrica durante el período considerado. Los 72 mil citadinos de 1947, fueron 138 mil en 1970 y rondan casi el doble al despuntar la década de 1990. Llamativamente, el crecimiento físico de la ciudad acompaña este proceso sin provocar cambios sustanciales en su estructura interna: los 8,71 kms^2 urbanizados a mediados de siglo (1945), llegaron a ocupar 14,74 kms^2 en 1960, 37,52 kms^2 en 1970 y 67 kms^2 en 1980 y es probable que en la actualidad la expansión horizontal de la ciudad se acerque a los 100 kms^2, acreditando así que el bien más abundante del patrimonio correntino es, desde siempre y por todo concepto, la tierra de vocación diferencial.

En el laxo tejido urbano conviven dos zonas de distinta funcionalidad. Una corresponde al «centro», consolidado sobre el casco histórico y la Corrientes decimonónica, que aloja a más del 40% de la población conjugando densidades medias de 70 habitantes por ha. En ella se han confinado distintos usos del suelo: un área céntrica, cercana al río Paraná, rodea a la plaza fundacional y concentra el grueso de la administración general; el centro comercial y de servicios financieros, consolida su vocación al costo de un grado elevado de congestión y deterioro del paisaje urbano; en tanto que, un área comercial subsidiaria acoje las actividades que requieren mayor superficie, y otra de usos mixtos que acusa los signos de una fuerte expansión comercial. Completan el cuadro, usos residenciales y portuario del suelo urbano. La otra es la «zona suburbana», de menor coherencia física y que expresa el crecimiento del siglo XX, extendiéndose a lo largo de las principales vías de comunicación con densidades variables, desde los 50 habitantes por ha., en promedio, hasta 200 hab. por ha. en los conjuntos habitacionales planificados cuya presencia define «polos» de dinámica ajena al área Central y de articulación problemática, dadas sus carencias de infraestructura y equipamiento.

De hecho, la mayoría absoluta de los «planes de vivienda» gestionados por el Estado acusan una localización periférica: en la mancha urbana intermedia sin consolidar; ya en sus bordes externos o márgenes del tejido urbano; o, directamente, en los suburbios que invaden las tierras de huerta y granja que antaño abastecían a la ciudad de productos frescos.

Centro y periferia reflejan pues, los contrastes socioeconómicos y demográficos de Corrientes; el primero concentra los mayores ingresos, la segunda un impulso superior al crecimiento descontro-

lado que desnuda un mal endémico urbano: la insuficiencia o carencia de servicios mínimos y el déficit crónico de vivienda que los contingentes de población rural inmigrante de bajo nivel de ingresos exacerban.

El caleidoscopio edilicio y urbanístico de la ciudad de Corrientes es una prueba más de ello; la reproducción intermitente y, más o menos, efímera de estilos arquitectónicos y de técnicas de construcción ha contribuido a conjugar un estampa propia.

La difusión del estilo «neocolonial» en la arquitectura correntina deriva, al igual que en el resto del país, de su gran aceptación popular en años en que la política social del gobierno peronista promueve la materialización de su ideología en obras de sentir comunitario: vivienda popular, centros escolares y asistenciales, turismo social y «ciudades-jardín» planificadas, de muros blancos y techos de tejas, hacen realidad con construcciones de excelente calidad el sueño de la casa propia para las capas menos pudientes de la sociedad argentina.

Pero Corrientes, siempre y por sobre todo influjo, ha sido fiel a sí misma; su eclecticismo «neocolonial» también sirvió para testimoniar con estatus reivindicativo la presencia de su antigua élite.

Una vez más las tradiciones hispanas se reafirman, en sitios donde auténticas casas coloniales habían sido demolidas, como signo de prestigio de una clase social que busca contrastar con la pujante burguesía urbana, cuya sensibilidad arquitectónica asume, además, el estilo «moderno» que irrumpe con fuerza en la ciudad, en los años de 1960. La influencia de Le Corbusier es palpable en la edificación en altura, de hormigón, sobre grandes superficies, que dibuja un nuevo perfil en la trama urbana y acoge una tecnología al tono del tiempo político.

El «desarrollismo» no sólo acarreó la especulación inmobiliaria, también implicó la degradación del centro histórico de Corrientes; la lógica del lucro impuso una tendencia a la construcción edilicia de menor calidad que la demolida. De ello resulta la convivencia de un exhibicionismo formal que, incapaz de rescatar la esencia del modo de vida correntino, acondicionado al medio natural, con tecnologías apropiadas y materiales locales, delata un mal digerido movimiento modernista.

En postrimetrías de la década de 1960 y en la de 1970 la calidad urbana se deteriora rápidamente y puede hablarse de la éjida de una arquitectura de la «especulación inmobiliaria», principalmente

representada por los edificios altos de departamentos que son financiados con programas del Banco Hipotecario Nacional y están destinados a los sectores de medianos y altos ingresos. Sus diseños en monobloques –proyectados extramuros, en Buenos Aires o en Rosario– ignorantes de las pautas de habitabilidad y calidad ambiental, alterarán el paisaje de la ciudad en la avenida Costanera y área central contribuyendo a saturar las redes de servicios y a friccionar el transporte, lo que implica el deterioro irreversible de la vida civil.

El mercado de tierras urbanas de Corrientes se ha explanado orientado a la maximización del beneficio y ajeno a una política de ordenación global que contemple su rol de metrópolis regional. La gestión gubernamental de planificación ha cedido a las fuerzas del mercado un protagonismo virtual. Pese a los repetidos intentos de instrumentación de proyectos reguladores, desde mediados de siglo la ciudad ha crecido sin control, sin la suficiente fuerza política ni recursos para ordenar su expansión. Los intentos fallidos por planificar la dinámica de construcción de vivienda, hasta el establecimiento del Código de Planeamiento Urbano, en 1981, reconocen tres experiencias que recorren el arco ideológico, desde una primera visión funcionalista, impregnada de la «modernidad» de los años cincuenta, hasta allegar en los años sesenta y setenta un urbanismo «racionalista» que hace hincapié en el planeamiento físico y contra el que conspira la falta crónica de presupuesto para obras publicas.

Entre 1950 y 1952, el arquitecto Miguel Conrado Roca proyecta un Plan Regulador que preveía una zonificación sencilla (vial, transporte, áreas residencial e industrial), el traslado a sitios apropiados, la rehabilitación de zonas vacantes y la protección de viejos y nuevos solares. Su concreción fue truncada por la carencia de medios financieros, que redujo la renovación urbana a niveles mínimos, y su inadecuación a la realidad social correntina al desconocer el modo de vida, las tradiciones, la identidad construida y sus pautas culturales.

Un nuevo Plan Regulador bajo un concepto diferente, sustituye en 1967 el ideario urbanístico de Corrientes. El arquitecto Francisco Cignoli, del Consejo Federal de Inversiones (CFI), realiza un proyecto más adecuado a las tendencias sociales manifiestas por la capital, a la postre, receptáculo final o intermedio en tránsito hacia Buenos Aires, de la población migrante que irrumpe en la ciudad empleándose en la actividad comercial y en la prestación de servicios públicos. Ello supuso la realización de un relevamiento físico

importante y la creación de la Oficina de Desarrollo Urbano, en 1969, responsable de los estudios histórico, socioeconómico, legal y administrativo necesarios para analizar las dos escalas de acción previstas: la intraurbana, con su zonificación urbana, industrial, costanera, quintas y chacras, y la regional, que incorpora el concepto de «polo de desarrollo» con el binomio Corrientes-Resistencia.

En una dimensión más modesta, el mismo organismo federal lleva a cabo, entre 1977-78, un Estudio de Ordenamiento Urbano y Código de Edificación, bajo la dirección de la arquitecta Iris A. Braccó. Su propuesta, indiferente al rol regional de la ciudad capital, tampoco introduce cambios sustantivos en la zonificación intraurbana precedente (industrial, chacras, expansión urbana, subpolos en distintos sectores del tejido urbano, centro histórico, sistema vial). Más que nada se limita a perfeccionar las tendencias en su crecimiento, sin enfrentar los «desequilibrios», convirtiéndose así en un mero instrumento correctivo de la realidad virtual, como lo demuestran las modificaciones operadas en las ordenanzas municipales que establecen zonas de reserva urbana no respetadas.

Tales propuestas son recogidas, básicamente, por el Código de Planeamiento vigente desde 1981, aunque incorporando al perfil físico predominante la preocupación por su estado socioeconómico, a través del estudio del sistema ambiental de Corrientes.

La cuestión ambiental: En los últimos tiempos, la crisis del crecimiento y renovación urbanos experimentada por la ciudad no sólo conlleva la fragmentación espacial, también a la agudización del deterioro de la edificación y del paisaje urbano. En éste, los problemas ambientales reconocen una zonificación derivada, básicamente, de la morfología de la ciudad que expresa el soporte natural, la escala de asentamiento de la población, sus características culturales y actividades económicas.

El «centro» ocupa el 40% de la superficie urbana consolidada de la ciudad (1.400 has.), donde reside el 30% de la población que se reacomoda, sucesivamente, en ese hábitat elevando la densidad por mayor concentración. Las tendencias centrípetas del área céntrica y la especulación inmobiliaria han suscitado la demolición de edificios históricos valiosos, y su reemplazo por otros –de departamentos de mayor nivel socioeconómico– que no mantienen relación espacial y volumétrica con su entorno, o bien se perpetúan como terrenos baldíos o playas de estacionamiento de vehículos, lo que ha significado la pérdida de la calidad visual y estética. Asimismo, la penetración de actividades no residenciales, como la comercial y

administrativa, compromete la homogeneidad y utilización de edificios originalmente diseñados para viviendas que integran el patrimonio arquitectónico de la ciudad.

Las principales áreas de criticidad ambiental en el distrito céntrico se vinculan a la presencia de inquilinatos y pensiones estudiantiles, de oferta insuficiente, que prosperan en edificios cercanos a las facultades universitarias e institutos de enseñanza de nivel terciario. Viviendas y antiguos hoteles siguen este derrotero alentados por un mercado especulativo de rentas a bajo precio que promueve el estado de abandono por falta de mantenimiento.

Escasez de espacios verdes, estrechas vías de circulación, loteos descontrolados, construcción de departamentos internos y edificios en patios de fondo y profusión de toldos (tela o metálicos) sobre patios de asoleamiento han contribuido a perjudicar el microclima natural del área céntrica. La acción benéfica de regulador térmico del río Paraná se ha ido perdiendo en una región cálida donde las temperaturas extremas, de verano e invierno, superan los 40°C y caen por debajo de los 7°C, respectivamente.

Las crecientes extraordinarias del río han puesto a prueba la avenida costanera «Gral. San Martín» que, a posteriori de las inundaciones de 1982-83, evidencia peligro de desplomes, dada la resistencia diferencial de los estratos del terreno que es proclive a la socavación de las arenas subyacentes. Hundimiento, deslizamientos e incluso anegamiento del suelo urbano por ascenso de la napa freática son todos conflictos ambientales flagrantes.

El área «periférica» de crecimiento urbano no onsolidado adolece del más alto déficit de infraestructura y servicios de la ciudad. El crecimiento de los barrios suburbanos a costa de una incorporación casi aluvional de inmigrantes, en particular, a partir de la década de 1960, colapsó su capacidad habitacional y de servicios conexos. La mejor oferta de viviendas data de 1980 (el 82% de la población habitaba casas y departamentos) y coincide con el mayor déficit de servicios básicos (únicamente el 32% de las viviendas disponían de red de cloacas y electricidad por red y hasta el 25% de la población aún se abastecía de agua de pozos).

En una suerte de compensación por el menor costo de la tierra, que hace posible una precaria inversión en viviendas con déficit de infraestructura y servicios y reducida accesibilidad al centro de la ciudad, en la periferia prospera la subcultura de las «villas miseria» sobre tierras de mala calidad ambiental (inundables, con zanjones), que son

destino alternativo para una población que inaugura en la ciudad un modo de vida subrural, de necesidades básicas insatisfechas, y que configura una asignatura pendiente de la sociedad correntina.

Bibliografía

Atlas totales de la República Argentina (1982-83) Centro Editor de América Latina (CEAL), Buenos Aires.

Bolsi, A. y Foschiatti de dell'orto (1990) «La población de Corrientes entre 1588 y 1980». En *Demográfica*, Revista de Estudios de la Población. N° 2, Ed. Grafos, Resistencia.

Bruniard, E. y Bolsi, A. (1988) «Las provincias del Nordeste». En *La Argentina. Geografía General y los marcos regionales*. Ed. Planeta, Buenos Aires. Coord. J. Roccatagliata.

Cammarata, E.B. (1978) «El Nordeste». En *País de los argentinos*. (CEAL), Buenos Aires.

Gomez, H. (1928) *Historia de la Provincia de Corrientes*. Imprenta del Estado, Corrientes.

Gutierrez, R. y Sanchez Negrete, A. (1988) *Evolución urbana y arquitectónica de Corrientes*. Instituto Argentino de Investigaciones en Historia de la Arquitectura y del Urbanismo. Tomo 1 y 2. Buenos Aires.

Iglesias, A.N. (1978) «La población del Nordeste». En *El país de los argentinos*. CEAL, Buenos Aires.

Maeder, E. (1982) *Historia económica de Corrientes en el período virreinal*. 1776-1810. Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires.

(1986) «La formación de la economía correntina». En *Todo es Historia* (Dir. F. Luna), Set. Buenos Aires.

(1972) *Evolución demográfica argentina de 1810 a 1860*. EUDEBA, Buenos Aires.

(1969) «La estructura demográfica y ocupación de Corrientes y Entre Ríos, en 1820». En *Cuadernos de Historia*, Serie I, N° 4, Corrientes.

(1960) «La ciudad de Corrientes descrita por viajeros y cronistas entre 1750 y 1828» En *Nordeste*, Rev. de la Facultad de Humanidades, UNNE, N° 1, Resistencia.

Mantilla, M.F. (1972) *Crónica histórica de la Provincia de Corrientes*. Talleres de ISAG, Buenos Aires.

Sonzogni, C.M. y Ramirez, M.B. (1980) «La población de la ciudad de Corrientes a mediados del siglo XIX». En *Cuadernos de Geohistoria*. CONICET-PUNDNORD, Corrientes.

Resumen

San Juan de Vera de las Siete Corrientes, actualmente Corrientes, surgida desde su fundación en 1588 como enclave portuario, hasta la actualidad, ha experimentado sucesivas etapas de desarrollo urbano marcadas por acontecimientos políticos y económicos. De un prolongado estancamiento hasta el siglo XVIII y superadas las etapas de Organización Nacional, después de 1850, comienza su desarrollo basado en factores internos y extrarregionales que fraguaron su configuración actual.

Abstract

San Juan de Vera de las Siete Corrientes, known nowadays as Corrientes, appeared in 1588 as a port town. It has suffered various development stages marked by political and economical events. After a long stagnation until the 18th century, and overcoming the period of nation making, after 1850, it began its development due to inner and extra-regional factors that shaped its present state.

Resumé

San Juan de Vera de las Siete Corrientes, actuelment appelé Corrientes, qui est apparu depuis sa fondation en 1588 comme un noyau portuaire, a expérimenté plusieurs étapes de développement urbain marquées par différents évènements politiques et économiques. Après un porlongè état d'impasse qui a duré jusqu'au XVIII siècle, la ville a passé des étapes d'organisation nationale, aprés 1850, et a commencé son développement fondé sur des facteurs internes et extra-régionaux qui ont fait sa configuration actuelle.

CHILLAN, CIUDAD INTERMEDIA DE CHILE

Hilario Hernández Gurruchaga*
Dídima Olave Farías*
Marco Aurelio Reyes Coca*

INTRODUCCIÓN

Se localizan en el territorio de Chile en el año 1992 tres áreas metropolitanas: Santiago; Valparaíso-Viña del Mar; y, Concepción-Talcahuano. Además 12 ciudades de nivel intermedio mayores de 100.000 habitantes más un número de centros urbanos de tamaño menor, entre 50.000 y 100.000 personas. Estos centros son de un carácter litoral en su mayoría al norte de Santiago; en cambio en el centro del país están situados en la Depresión Intermedia y tienden a concentrarse entre la V a X región.

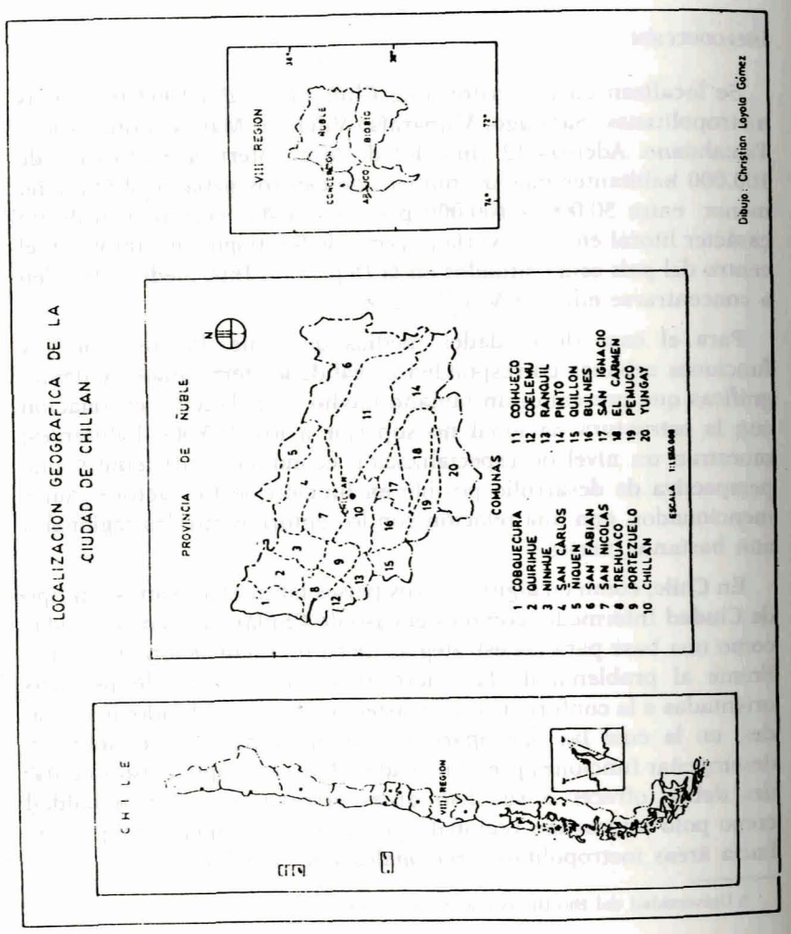
Para el caso de ciudades medias de Chile, las relaciones y funciones urbanas corresponden a realidades territoriales y demográficas que presentan un tamaño medio de población en relación con la estructura nacional no superior a los 250.000 habitantes; muestran un nivel de especialización económica suficiente y una perspectiva de desarrollo posible en función de los factores antes mencionados, con una relación con los entornos rurales regionales aún bastante fuertes.

En Chile, como en algunos otros países latinoamericanos, un tipo de Ciudad Intermedia como es el caso de Chillán, son consideradas como una base para las estrategias de su reorganización territorial. Frente al problema de la macrocefalia se requiere de políticas orientadas a la conformación de sistemas más equilibrado de ciudades, en la cual las que aparecen con un rango medio deberían desempeñar funciones preestablecidas. Bajo esta óptica estas ciudades deben ofrecer a sus habitantes estructuras y funcionalidad como polo intermedio regional, que resten movimiento migratorio hacia áreas metropolitanas regionales y nacionales.

* Universidad del Bio-Bio (Concepción, Chile).

El sitio urbano

La ciudad de Chillán pertenece a un dominio climático mediterráneo de condición continental y su sitio en el valle central de Chile está enmarcado por los procesos geográficos acontecidos en la cordillera de Los Andes localizada al Este. Está emplazada en cuatro unidades geomorfológicas: plataforma piedmontana, terrazas fluviovolcánicas, paleocanales y terrazas fluvioglaciares. La evolución de los procesos físicos de la cordillera de Los Andes y los sistemas de escurrimiento antiguos y actuales, determinan la distribución y características del nivel freático que aparece cercano a la



superficie del suelo, factor importante en los riesgos de anegamiento e inundaciones que afectan al área urbana en períodos invernales. Acompaña a este tipo de riesgos, el de carácter sísmico que actúa sobre la mayor parte del sitio de la ciudad, condicionado por las características de país andino y el desplazamiento de línea de falla de Este a Oeste junto a la acción del movimiento de placas por su vinculación Pacífica.

Su evolución histórica

En el caso de la ciudad de Chillán, las vicisitudes de su expansión espacial han generado la mitología propia de una entidad urbana que ha debido instalarse o reinstalarse en varias ocasiones, traspasando diversos umbrales que se han opuesto a su crecimiento.

«No hay ciudad en Chile que haya tenido una vida más accidentada que ésta de Chillán. Parece que al nacer ella, alguien hubiera grabado en su frente estas palabras: lucha, trabaja, camina»[1].

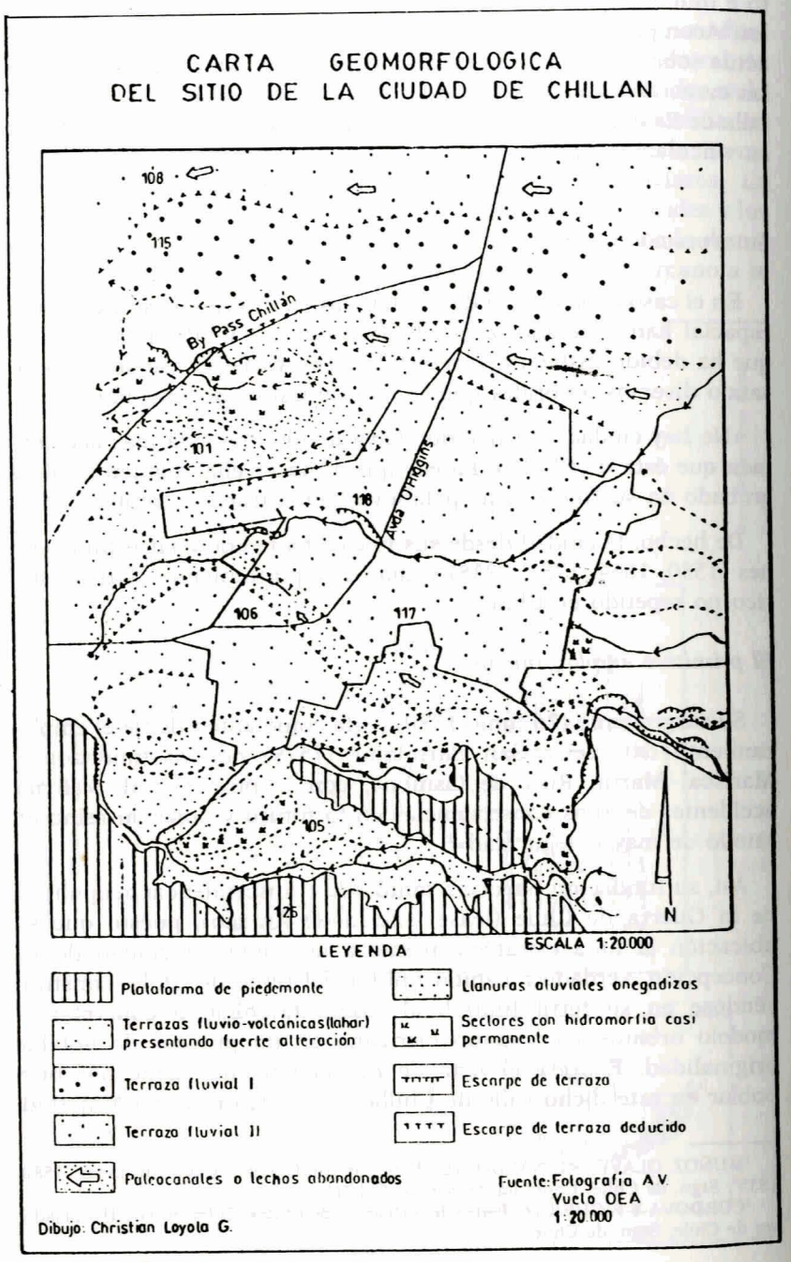
De hecho, la ciudad desde sus inicios ha tenido cuatro fundaciones (1580, 1664, 1751, 1835) y cuatro emplazamientos. Caso histórico no repetido en Chile.

El primitivo emplazamiento

Su surgimiento (26-junio-1580) tenía como antecedente el emplazamiento del fuerte San Bartolomé (1579) por su fundador el Mariscal Martín Ruíz de Gamboa, con el propósito de «aliviar accidentes de altas consecuencias en lo futuro y poner al reino en estado de mayor seguridad»[2].

Así, su fundación obedecía tanto a la transcendencia geopolítica de la Guerra de Chile (léase Guerra de Arauco), puesto que su ubicación la unía estratégicamente a la fronteriza ciudad de La Concepción, verdadera capital militar del reino de Chile, constituyéndose en su fértil hinterland; como también, a concretar el modelo urbanístico hispanoamericano en un proceso de notable originalidad. Expresa el Acta de Fundación que «tiene por bien poblar en este dicho valle de Chillán, en nombre de Su Majestad,

[1] MUÑOZ OLAVE, REINALDO: «Chillán: sus fundaciones y destrucciones, 1580-1835". Stgo. de Chile, Imprenta de San José, 1921.
[2] CORDOVA Y FIGUEROA, Pedro de: «Historia de Chile», Colección de Historiadores de Chile, Stgo. de Chile



junto a la dicha fortaleza tomándola por fuerte una ciudad para que desde ellas se aseguren los caminos reales».

Chillán constituyó la décima ciudad después de Santiago de Chile fundada por los conquistadores hispanos entre 1541 y 1580. Llevó 77 años de esbozo de ciudad sufriendo los crueles embates del indómito aborígen (1558 - 1598 - 1628) perteneciente a «naciones tan belicosas»[3]. Además, los umbrales se generaban en su propio emplazamiento ubicado entre una densa red de drenes que la enmarcaban por todas direcciones. Llevó una lánguida existencia, como que hacia 1600 «no sirve más que para albergue de los pasajeros que van hacia las ciudades de arriba»[4].

Las avenidas fluviales, malocas indígenas y violentos sismos (1647), mantuvieron a Chillán en un verdadero enclaustramiento abortando cualquier proyecto de expansión.

El segundo Chillán (1664-1751)

La ciudad fue arrasada por la ofensiva del mestizo Alejo en 1655, dejando «la frontera inerme y el testimonio de 1500 víctimas que no alcanzaron a recogerse en la trágica ciudad»[5].

Los vecinos que habían abandonado presurosos la ciudad destruida para concentrarse en las riberas del Maule, iniciaron el regreso ante la decisión del gobernador del Reino don Angel de Peredo de reponer la ciudad, hacia 1664.

Este segundo Chillán llevó una vida más placentera, permitiendo la consolidación de su vocación económica bajo el modelo primario-agrícola-exportador y como un enclave militar fronterizo. Su gravitante productividad queda elocuentemente atestiguada por el Gobernador Marín de Poveda (28-IV-1699): «Tierra llana, fértil y abundante de cuantos frutos produce el reino de pan, carnes, vinos, frutos, legumbres de la propia tierra y de Castilla y de muchos pastos para la crianza de ganados mayores y menores de todas especies»[6].

Sin embargo, la pródiga producción agrícola que dinamizaba el mundo rural circundante, contrastaba con el aletargamiento de la

---

[3]OLIVARES, MIGUEL DE: «Historia Militar, Civil y Sagrada del Reino de Chile». Stgo., 1864, p. 254.

[4]OCAÑO, FRAY DIEGO DE: «Relación del viaje a Chile, año 1600". *Anales de la Universidad de Chile*, N°120, año 1960.

[5]CARVALLO GOYENECHE, VICENTE: «Descripción histórica-geográfica del Reino de Chile». Colección *Historiadores de Chile*, Tomo X. Stgo., 1889.

[6]*Archivo Medina*, Vol. 170, Documento 3570

vida urbana, considerada aún como una pequeña aldea donde no se estructuraba la vida familiar ni la integración social urbana interna. Predominaban las corriente inmigratorias de la población militar, del personal doméstico adscrito y de agricultores absentistas residentes fuera del predio.

El violento sismo de 27 de mayo de 1751, cerraba trágicamente una etapa de 87 años del segundo Chillán, que no había logrado aún su consolidación.

El tercer Chillán (1751-1835)

La sensatez del Gobernador Domingo Ortíz de Rozas determinó el traslado de la ciudad hacia el Alto de la Horca y Viña Moscatel (actual Chillán Viejo), abandonándose las riberas bajas del río Chillán, el 25 de septiembre de 1751. Obedecía a la política de poblamiento del siglo XVIII basada en la compatibilización del inmenso espacio rural con un menos que equivalente desarrollo urbano. Debía lograrse el «importante fin de la habilitación y residencia de los vecinos, y que no suceda que por falta de casas, se vean precisadas a retraerse en las estancias y desamparar la ciudad»[7].

A pesar de ello, Chillán mantenía vigente su condición de fuerte asentamiento militar, como lo demuestran los 4.543 soldados y la fuerte milicia que la defendía de los apremios de la maloca indígena y de la difusión del bandolerismo y cuatrerismo que asolaban la campiña. Hacia fines del siglo XVIII se mantenía la deficiente conformación de la sociedad urbana y un escaso afianzamiento demográfico. En plena Guerra de la Independencia (1812), la diócesis de Concepción efectuaba un censo en el curato de Chillán, que arrojaba una población de 14.576 habitantes divididos en 12.218 blancos; 1.842 indígenas; 187 mestizos y 255 negros y mulatos. Rodeaban la ciudad tres pueblos de indios: Guambalí, Roblería y Quinchamalí.

Las campañas de la Patria Vieja (1811-1814) constituyen un enorme freno para la ciudad puesto que la mayor parte de las operaciones bélicas tuvieron como centro a la ciudad de Chillán, que fue bastimento y reducto del ejército realista tanto de Pareja como de Osorio. La devastación arrasadora que siguió a las acciones bélicas fue el resultado de una verdadera competencia de depredaciones en los que Chillán seguía siendo víctima propiatoria. Curar los heridos de la Guerra resultó una enorme tarea para una ciudad de destino tan trágico.

[7] *Archivo Capitanía General,* Acta de Fundación Ciudad de Chillán, Volumen 933.

El 20 de febrero de 1835, un memorable terremoto no dejaba en pié ninguna ciudad al sur del Maule, incluyendo por supuesto a Chillán.

El cambio de emplazamiento en 1835

El sismo de 1835 determinó el último traslado de la ciudad hacia su actual emplazamiento. No existe evaluación real sobre el costo del traslado de la ciudad, cuando en Chillán Viejo existía un modelo colonial de buen orden político-administrativo. La decisión de abandono o permanencia en el «Pueblo Viejo o Arruinado» estuvo determinada por el nivel de ingresos de las familias: los que permanecieron no estuvieron sometidos a la especulación del mercado en la nueva ciudad. Sin embargo, originó un proceso de crecimiento bipolar paralelo entre el Chillán Viejo y el Chillán Nuevo, que se inserta en la historia de las mentalidades: Tradición vs. Modernidad.

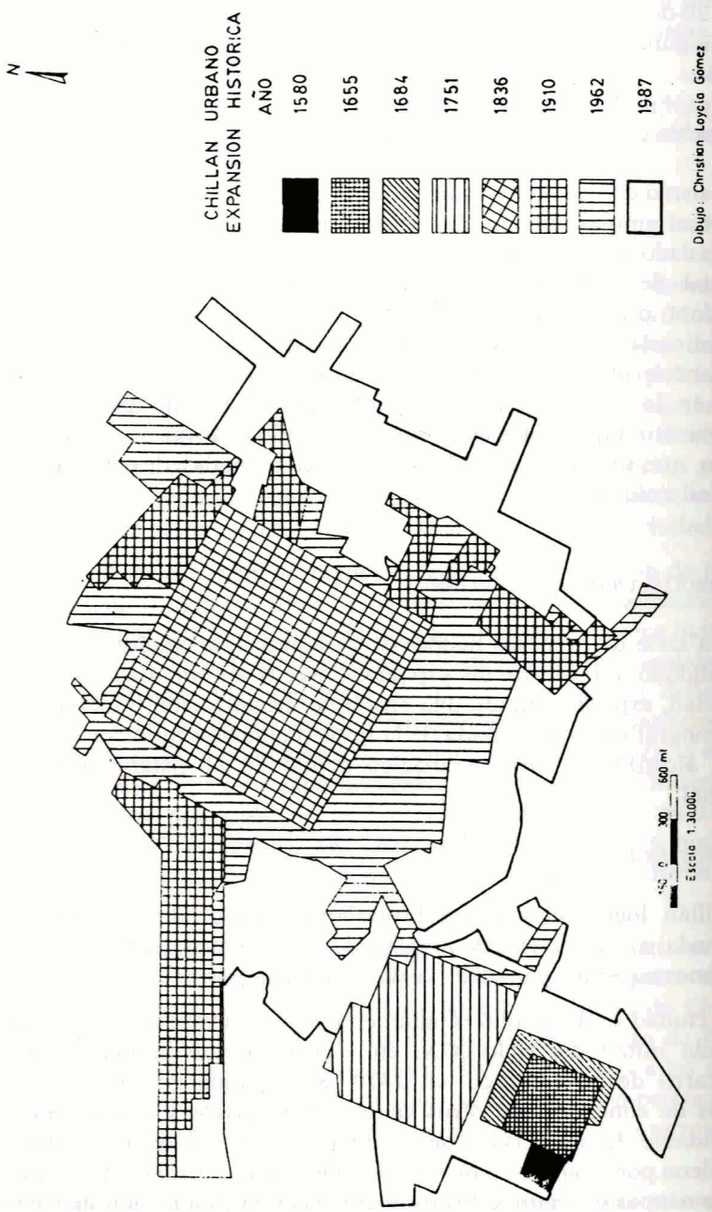
Desarrollo urbano de Chillán

Una serie de procesos históricos y umbrales de crecimiento han consolidado un centro de servicios inserto en un área de neta ruralidad, experimentando una creciente urbanización e incremento demográfico, acompañada de la implementación infraestructural hasta alcanzar el nivel jerárquico actual en el sistema urbano regional.

Procesos Económicos

Chillán logró integrar un hinterland cuya producción estaba destinada a satisfacer las necesidades del centro jerárquico y/o implementar una agroindustria de relativa importancia.

La ciudad se desarrolló rápidamente acorde a este rol durante la segunda mitad del siglo XIX, en especial desde la llegada del ferrocarril desde Santiago, en 1870. Se expande en torno a los puntos de conexión con otros centros productivos y el área rural circundante. En un período de máxima prosperidad de la agricultura chilena por la apertura de los mercados de California y Australia, pasa a ocupar el segundo lugar en el país en la producción de trigo



(12.056. qm. en 1866). Ese desarrollo unido al incipiente sistema financiero (Primer banco comercial en 1844) impactaron en el desarrollo urbano. El impulso decisivo a partir de 1856, destaca la adecuación de la construcción, que comenzó a incubar un embrionario proletariado urbano compuesto de obreros y artesanos.

Las fluctuaciones de la población

El modelo urbano implementado desde 1835, repite inmigraciones rurales sucesivas. Entre 1865-75 el gran crecimiento conforma una acumulación de población en espera de la apertura de la región de la frontera, la que se lanzaría hacia esos espacios abiertos a la colonización. Este aporte demográfico explicaría la regresión demográfica entre 1895-1920. El estancamiento se prolonga hasta 1930 debido al desarrollo minero del norte chileno y al inicio de la industrialización metropolitana, que atraen flujos de población rural del país. El terremoto de 1939 inicia una fase inmigratoria que provoca el recambio social. Se abren espacios exteriores al damero y se remodela el casco urbano destruido por el sismo. Posteriormente, el Plan Chillán (modernización agrícola con apoyo de USA), 1954; período post 1973; y las innovaciones tecnológicas en las actividades silvo-agropecuarias en la década de 1980, provocaron nuevos flujos de población inmigrante.

Estas fluctuaciones se reflejan en la estructura urbana como sistema funcional interactuante (consolidación de espacios de atracción, tendencias centrífugas, urbanizaciones, demandas de espacio interno, etc.).

El desarrollo tecnológico tardío

Si bien es cierto que entre 1835-1939 existe desarrollo complejo y dinámico de las actividades urbanas ligadas al modo de producción, la transformación físico-urbana y el cambio cultural fueron lentos. El desajuste es nítido cuando se comparan los chillanes Nuevo y Viejo.

Hacia 1850 existe una incipiente estructura urbana derivada de los problemas del cambio de emplazamiento, hasta 1895 y como producto de la tecnología empleada, muestran aún a Chillán como «un pueblo chato de casas también chatas». Hacia 1930, la ciudad refleja el modelo urbano nacional, más su funcionalidad no está al servicio del desarrollo industrial naciente. La expansión se realiza en torno a vías de conexión con otras ciudades, hacia el área rural

circundante y a la ocupación intersticial entre las vías de conexión señaladas. El desarrollo tecnológico tardío conformó áreas de habitabilidad, a partir de 1939, ocupación perimetral del casco urbano; áreas de habitación con subdivisión predial extra-damero y periferia periurbana con baja densidad.

La horizontalidad de la ciudad

Los procesos y los umbrales urbanos generan un estilo de desarrollo: tendencia al crecimiento centrífugo dejando espacios interiores subutilizados, con baja población interna, predominando la horizontalidad hacia áreas de crecimiento preferente.

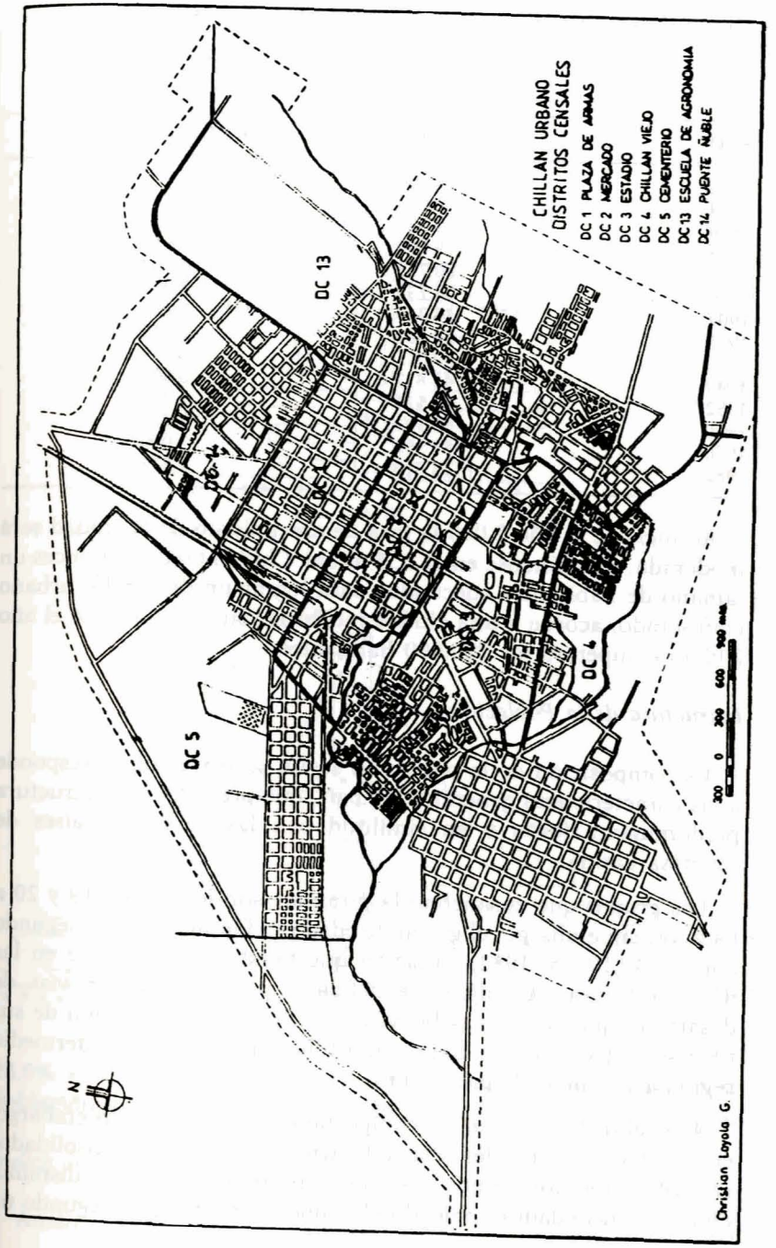
Esta expansión, según patrón irregular de relleno de sectores existentes, vías de conexión o loteos de sectores rurales vecinos; comienza a desarrollarse desde 1910 en adelante. Diversos umbrales se conjugan para generar un desarrollo irregular con baja conectividad interior: terremoto de 1939, redes hídricas interiores, aguas episódicas que crean sectores-islas, pérdida de suelos de aptitud agrícola, vías férreas, áreas de almacenaje, etc.; han restringido la comunicación interna fluida, limitando la estructuración definitiva, entorpeciendo el desarrollo de las funciones económicas y orientando la ocupación espacial con la incorporación de espacios tensionales a la trama urbana.

Dinámica de la población de Chillan

El volumen actual de la población de Chillán, la transforman en el primer centro urbano de la provincia de Ñuble y en el tercero en la jerarquía regional. El crecimiento poblacional de la ciudad a partir de la segunda mitad del siglo XX está en relación con el proceso de urbanización del país y de las ciudades sobre 50 mil habitantes que fueron las que alcanzaron el aumento más rápido, recibiendo la masa de migrantes rurales de las áreas vecinas.

Evolución de la población de Chillán (1835-1990)

Chillán cuenta en 1992 con 158.000 habitantes, tamaño en población que la convierten en una ciudad de Nivel Intermedio. Su tasa de crecimiento ha presentado un comportamiento con altibajos intercensos. La primera mitad del siglo XX tuvo un aumento no continuo, presentó un alza muy leve después de 1930. Sin embargo,



entre 1960 y 1982, se dobló su población aumentando un 8.4% mientras que la región aumentó un 1.54% (Tabla 1).

TABLA N°1
Crecimiento intercensal de Chillán

AÑO	POBLACION	TASA DE CRECIMIENTO
1835	6.000	–
1854	12.657	–
1854	14.657	1,337
1875	19.044	2,653
1885	20.775	0,864
1895	28.738	3,308
1907	34.269	2,225
1920	30.881	–1,935
1930	39.511	2,459
1940	42.817	0,807
1952	52.576	1,726
1960	65.122	2,711
1970	87.555	3,000
1982	118.213	2,523

Al iniciarse el año 2.000 la tasa de crecimiento de la ciudad será moderada, estimándose en el 1,55 anual. Chillán tendrá entonces un tamaño de habitantes adecuados para lograr un desarrollo urbano equilibrado, acorde a una ciudad moderna. Su población en el año 2.020 no superará los 220.000 habitantes.

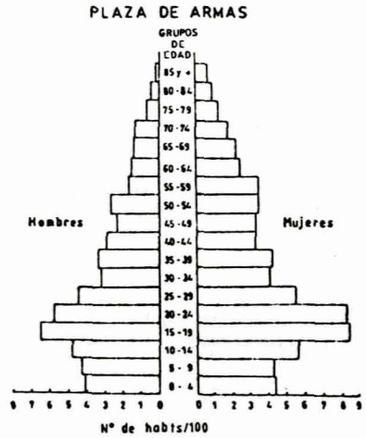
Estructura de la Población

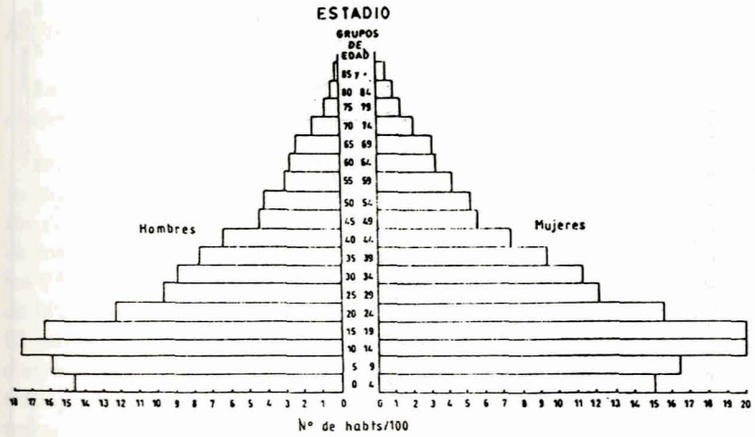
La composición de la población según sexo y edad corresponde a las características generales del país, que presenta una estructura predominante joven y en similitud con las de otros países de América Latina.

Los grupos que ensanchan la pirámide son los de 0 a 19 y 20 a 64 años; sin embargo, el grupo de edad predominante es el segundo con un 49,1% en 1982, situación que tiende a mantenerse en las décadas futuras. Condición beneficiosa para un país en vías de desarrollo que necesita población joven para la explotación de sus recursos y para una ciudad como Chillán, polo de nivel intermedio regional y capital de provincia.

A nivel distrital se ve un comportamiento similar. Sin embargo, en los distritos centrales (Plaza de Armas y Mercado), consolidados en edificación, los grupos bases de la pirámide presentan disminución en estas edades, teniendo el primero un 36% y el segundo un

PIRAMIDES DE EDAD POR DISTRITOS
CIUDAD DE CHILLAN 1982

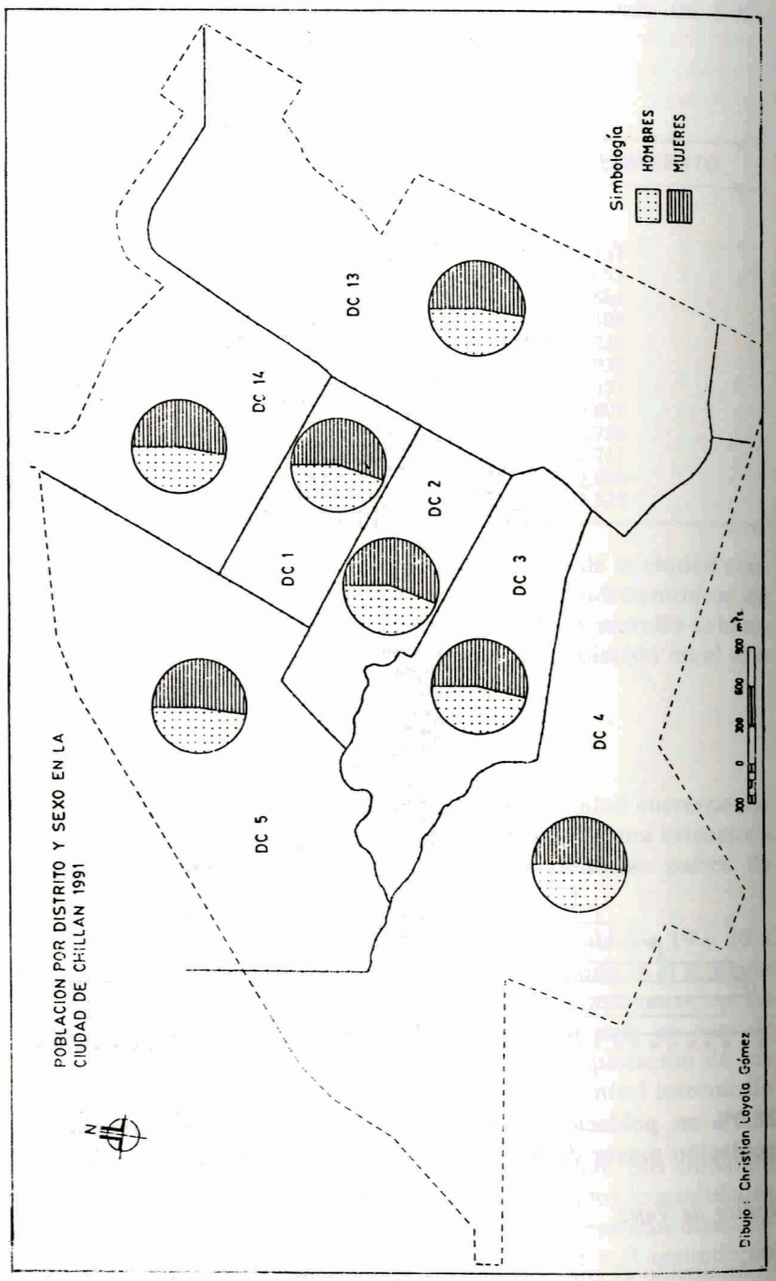




28.0% en población de 0 a 19 años, mientras que aumenta la población mayor de 65 años en relación a los distritos periféricos.

Indice de Vejez

Analizado el comportamiento de la población mayor de 65 años



y su relación con la 0 a 19 años se obtiene el índice de vejez, cuyas características son desiguales entre los distritos centrales y periféricos.

El distrito Plaza de Arma presenta el porcentaje mayor de población senil con 8.8 del total distrital, en segundo lugar está el distrito Mercado con 8.3 del total en el censo 1982. La tendencia de este grupo de población en su crecimiento es seguir en aumento en las décadas futuras, características que sigue la línea del país. Estadio es el distrito que entrega menor porcentaje, sólo 4.1 (menor que la media del país), sector en expansión reciente y su pirámide de edad muestra un predominio de población de 0 a 44 años. Los restantes distritos tienen porcentaje intermedios y su característica es muy similar en ellos.

La condición observada en algunos distritos respecto a su índice de vejez es destacable, como ocurre en la Plaza de Armas, donde por cada cien jóvenes hay veinticinco mayores de 65 años. Aparece la necesidad de planificar a Nivel Comunal espacios y actividades adecuadas para esta población, situación aún no prevista, pero que será requerida a futuro, de acuerdo a las proyecciones hechas para el país que indican que el número de población geronte va en aumento.

Estructura por sexo

La población de Chillán en 1982 era de 136.496 habitantes, de los cuales 47,14% eran hombres y un 52,86% correspondían a mujeres.

Analizada la población por edad y sexo en los distritos, estos en su mayoría presentan una base similar. Hacen excepción los distritos centrales, Plaza de Armas y Mercado, observándose que a partir de los 55 años hay un aumento de mujeres en un 50% y después de los 75 años éste aumenta a 75%. A medida que se alejan del centro de la ciudad los distritos más periféricos, crecen en población joven. El aumento de población joven y adulta que se aprecia en estos distritos permite que ellos sean los que aportan mayor fuerza de trabajo, comportamiento que seguirá igual en el futuro por encontrarse en estos sectores las áreas de expansión y además las tasas de natalidad alta.

Indice de Masculinidad

Los distritos periféricos presentan los más altos índices de masculinidad, ubicándose en primer lugar Cementerio, luego sigue

Chillán Viejo, ocupando los últimos lugares Plaza de Armas y Mercado encontrándose un índice en estos distritos de 77, frente a los externos que llegan a 94.2 como ocurre con Cementerio.

La caracterización a nivel de ciudad permite vislumbrar el aumento de mujeres en los distritos centrales, por lo obtenido en el índice de masculinidad más la llegada de población femenina en busca de trabajo para una ocupación de servicio doméstico, situación que se hace más notoria al no presentar estos distritos un índice superior a 100. Esto demuestra en forma comparativa con censos anteriores la baja de la población masculina en 1982 y es mayor aún después de los 50 años. Situación que incidirá en la fuerza de trabajo en las décadas futuras.

Uso del suelo urbano

Ha sido preocupación de los geógrafos el tamaño y forma de crecimiento que han tenido las áreas urbanas después de la década de 1950. Según Cartes (1974) ello ha planteado «un modelo de usos del suelo y valores de la tierra». Otros le dan importancia a la distribución y organización del espacio urbano. Sin lugar a dudas influyen la presión que ejerce la población y la tecnología, factores que afectan al medio ambiente urbano en su calidad.

Desde la década de 1940 se genera un cambio en la estructura de la ciudad de Chillán. La destrucción acaecida por el terremoto de 1939 actuó sobre las construcciones existentes motivando una subdivisión de la propiedad del área urbana. Se restructura el trazado vial en amplias vías que hoy permiten una circulación ordenada para el transporte y peatonal, red vial que se enlaza con todos los puntos de la ciudad.

Es la parte central la que se completa con edificaciones a partir de esta década perdiéndose los sitios baldíos. Este espacio aparece enmarcado por cuatro avenidas que conforman un damero con una superficie de 315 has.

La fuerte migración campo-ciudad generada desde la década del 50 con énfasis hasta 1980 da lugar a la expansión horizontal, específicamente hacia el norte y sur, espacios que en este sentido suman más de 1.500 has. del área urbana.

La dinámica de población que ha actuado sobre Chillán ha demandado el crecimiento del espacio urbano. Este fenómeno fue

normado en 1963 por un plan regulador, cuyos criterios fueron sobrepasados a fines de la década del 80 generándose en 1989 un nuevo plano tendiente a ordenar la vida urbana de Chillán hasta el año 2.030. Este organiza su uso comercial, industrial, residencial, espacios de áreas verdes, de recreación y reserva urbana.

En la actualidad, el área central de la ciudad continúa siendo el punto de mayor dinámica de uso, predomina lo comercial, servicios y financiero, sector que ocupa un perímetro de 10 manzanas en el damero antiguo y presenta la mayor densidad de uso.

La presión ejercida en este espacio, su localización como punto centro de la ciudad, y su demanda, hacen que este sector tenga la mayor renta del suelo.

La actividad comercial es la que ejerce más peso en la ciudad y la que a su vez reúne el más alto porcentaje de población ocupada (18,5% del total de fuerza de trabajo activa). En esta actividad corresponde un 56.6% al Comercio Mayorista y 62.2% al de tipo minorista, servicio que tiende a mantener su dinámica por los flujos que se mantienen con el entorno rural de la región.

Los sectores de uso para servicios están insertos en la misma área de incidencia comercial. El incremento de las actividades agropecuarias del entorno han favorecido el desarrollo de los servicios, específicamente de comunicación, financieros y de la Banca, incidiendo en el tipo de construcción moderna y de pisos cambiando en parte la fisonomía de la morfología urbana que tiende a ser en general plana. Asimismo, se ha generado una dinámica de la oferta de servicios financieros y de su infraestructura abriendo paso a la ocupación de población en actividades de terciarización moderna.

A la vez los servicios de comunicaciones se han ampliado y modernizado disponiendo mayor implementación con un tendido telefónico en toda el área urbana tanto para usuarios particulares como con disponibilidad de casetas en la vía pública para uso general en todos los sectores de la ciudad.

La infraestructura básica de agua potable, alcantarillado y luz eléctrica esta servida en un 100% en la parte del damero central y en un 85% en las áreas de expansión. Estos servicios buscan mantener un máximo de extensión y confort a la población durante la década del 90 tratando de alcanzar el 100%. Elementos de necesidad básica para el habitante, incidente en su calidad de vida que se espera sea mejorada substancialmente en el quinquenio futuro.

Uso del Suelo para Vivienda

Los espacios residenciales rodean las áreas de comercio y de servicios. Representan una morfología urbana diferente, señalados por su estilo, materiales y tamaño de la vivienda; ésto está en relación con las condiciones socioeconómicas de la población, etapas de expansión, situaciones que han determinado las formas de la construcción y las características de la morfología urbana.

El uso del suelo para vivienda es el que tiene un porcentaje mayor en relación con otras ocupaciones. Difieren sectores en este uso en su evolución histórica, lo que le da heterogeneidad. Así en la zona Sur, la vivienda varía estructuralmente en sus materias desde adobe a concreto, en sus características domina un trazado ortogonal y el tipo casa huerto. Es el área de mayor extensión y de dominio residencial.

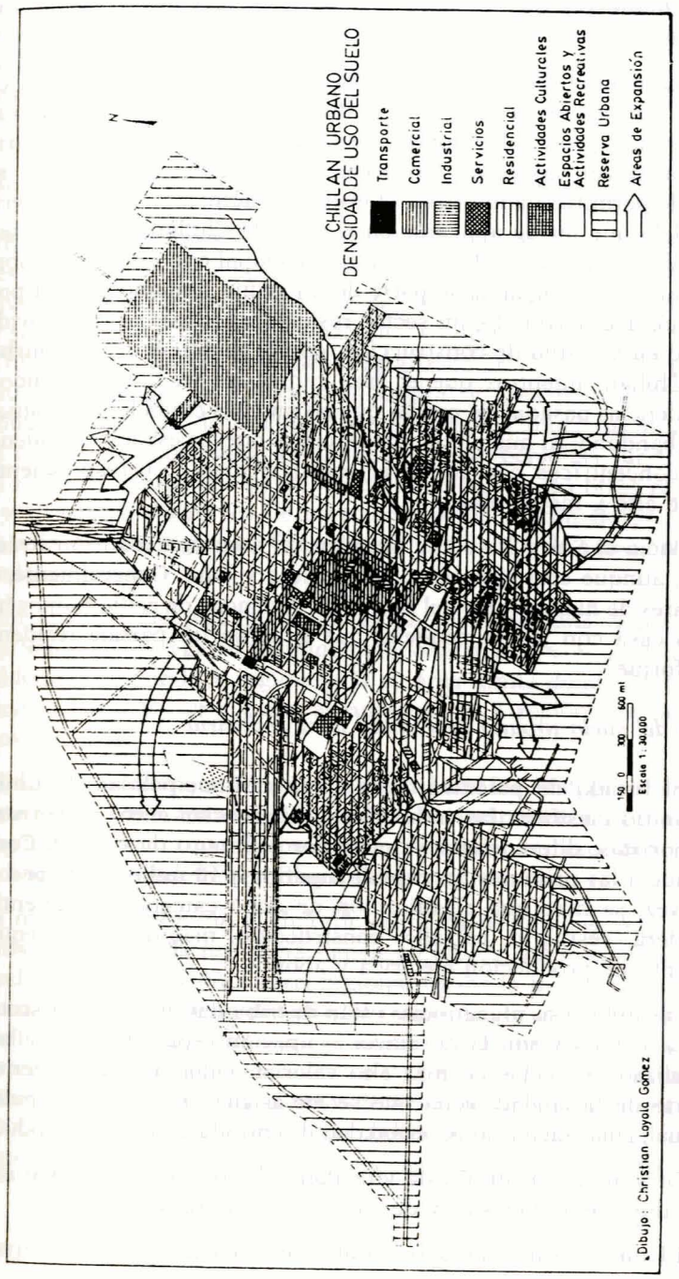
Al Este, la ciudad ha orientado su expansión hacia el piedemonte, es de uso residencial, y en crecimiento. Su construcción es antigua (Siglo XIX) y reciente. Presenta un tipo de vivienda multiforma en pisos, materiales y diseño.

Hacia el Oeste de la ciudad, ha ligado su uso a la construcción del ferrocarril; por lo tanto esta expansión es de comienzos del Siglo XX, está caracterizada por una vivienda baja de un piso y es el área de dominio de casa patio y casa huerto. De condiciones más inferiores, con relación a los otros sectores, aún hay espacios con carencia de agua potable y alcantarillado.

La parte Norte es una zona que tiene su crecimiento sólo en este siglo y su desborde en expansión es reciente como un área proyectada para uso residencial.

El sector centro de la ciudad a pesar de concentrar un uso para otras funciones aparece diversificado y claramente definida para un crecimiento en construcción de altura y sometida a una rehabilitación y renovación urbana. Los edificios de pisos son prioritariamente para uso residencial, en los niveles inferiores. La vivienda tipo casa que se encuentra es de materiales sólidos, ladrillo, concreto, madera y es el área de valores más alto de suelo.

La ocupación de espacios fuera del damero central responde a los valores menores del suelo, posibilidades de la construcción, que han dado origen a complejos residenciales y de acuerdo a los niveles socioeconómicos de la población. Ha sido esto lo que ha estructurado el crecimiento horizontal de la ciudad mostrando



una tendencia de aumento de uso para la vivienda en sectores externos.

«La ciudad crece extendiéndose hacia las afueras desde el centro», afirmación hecha por E.W.Burgess. Este autor en cuanto a la vivienda expresa, «las nuevas casas se construyen en la periferia y allí aparecen las casas modernas que la gente desea y que sólo puede permitirse adquirirlas el grupo económicamente más fuerte». Modelo que puede aplicarse en el caso de Chillán, donde ya se ha localizado hacia el N.E. un área habitacional con estas condiciones, al que está trasladándose parte de un grupo humano con un poder económico mayor. Es un sector residencial nuevo y con individualidad en su estilo de construcción, conformando el área periurbana de Chillán, mientras que el área central se va transformando en residencias pasadas de modas que en muchas ciudades son causa de su abandono. Al mismo tiempo se crean nuevos espacios residenciales concéntricos con un nivel social creciente correspondiente a clase alta y media alta.

Hacia el Sur y Este hay también un área de expansión residencial, aunque corresponde a clase media y baja. Generalmente, son lugares de menor valor del suelo con viviendas de estilo homogéneo, tipo casa con jardín pequeño que generan un paisaje residencial uniforme.

Uso del suelo urbano de Chillán para Industria

El listado de patentes de la Ilustre Municipalidad de Chillán, permitió clasificar las industrias y diferenciar entre mayoristas y minoristas, diferenciándose ellas por el monto de capital. Corresponde a las primeras un capital superior a 10 millones de pesos. A su vez, se hizo una clasificación de ocho categorías: alimenticia, madera, vestuario, calzado, construcción, maquinarias y equipamiento de producción eléctrica y abonos.

Las industrias alimenticias están distribuidas en todos los sectores de la ciudad y son la de mayor ocupación espacial, 38 de ellas se localizan en suelos de más alto valor. Ligados a la Panamericana Norte de la ciudad, zona que se les asigna en el plano regulador actual, conectada a su accesibilidad de entrada y salida de productos.

Otra área industrial está vinculada al damero central que reúne a industrias minoristas y de carácter diversificado.

El nuevo plan regulador localiza el área industrial en terrenos

ligados al By-Pass, nueva Ruta Panamericana fuera del área urbana, permitiendo una buena accesibilidad. Es allí donde ya están establecida la mayoría de ellas, aunque todavía la distribución de las industrias presenta dispersión areal en la ciudad.

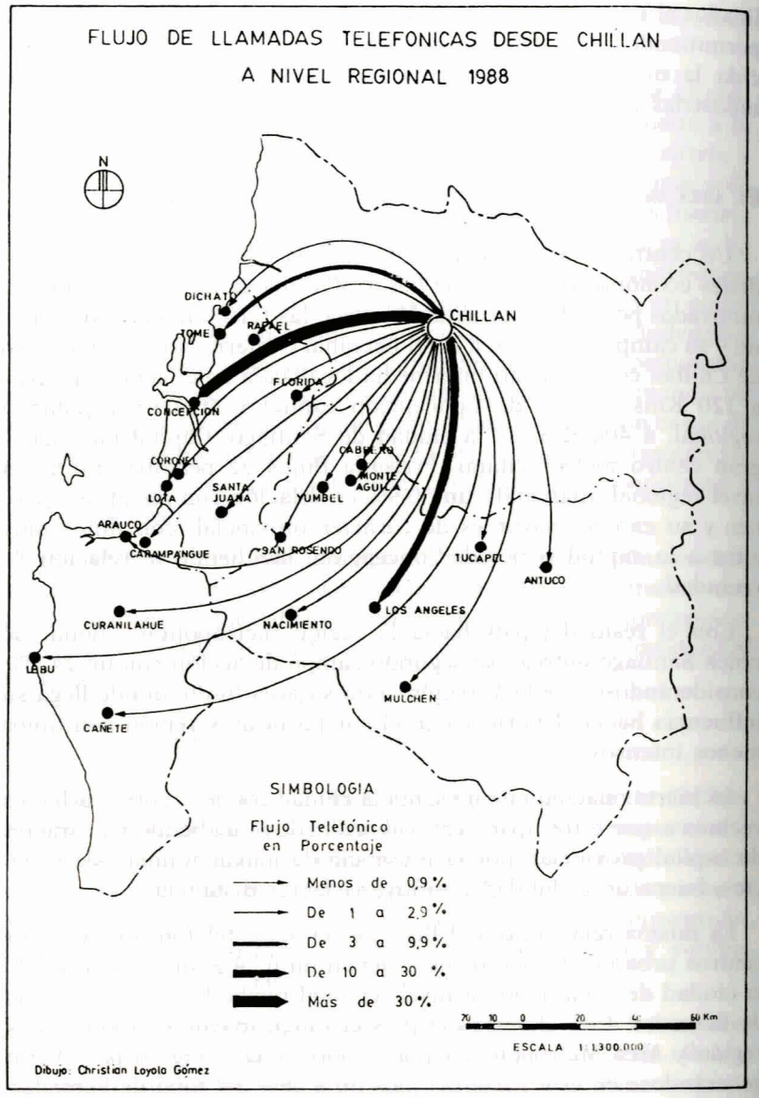
El área de influencia geográfica de la ciudad de Chillán

Un centro urbano se caracteriza por la concentración de actividades económicas. En ella se desarrolla una gama de interacciones motivadas por la funcionalidad interna, las relaciones con su entorno y su campo de acción a nivel nacional e internacional. En el caso de Chillán como ciudad intermedia localizada en el centro del país a 120 Kms. ciudad de Concepción capital y área metropolitana regional, a 400 Km. de la ciudad de Santiago, Capital nacional y gran centro metropolitano. Presenta flujos de personas fuertes a nivel regional, marcando un 50.9% en relación con las otras regiones y su campo mayor es de carácter provincial, con flujos muy altos a la capital regional, Concepción, incidiendo la relación de vecindad.

Con el resto del país hacia la región metropolitana donde se ubica Santiago entrega su segundo campo de acción con un 24.8%, considerándose que la V región sería su área límite donde llega su influencia hacia el norte y con el sur hasta la X región con flujos menos intensos.

La fuerte relación que presenta la ciudad con los centros urbanos vecinos a que éstos aparezcan subordinados incidiendo su carácter de capital provincial, por la presencia de mayor número de servicios, buena accesibilidad e influye el factor distancia.

La misma relación dio el flujo de servicios telefónicos. Aquí los centros urbanos de la provincia tienen un 68.4%; del mismo modo la ciudad de Concepción a nivel regional recibe la mayor cantidad de llamadas. Con el resto del país el rango mayor esta entre la V región y Area Metropolitana por el norte y la X región por el sur, generándose en esta parte del país un 95.6% del total de llamadas. En este estudio aparecen los centros de nivel intermedio mayores de 100.000 habitantes con mayor flujo, tanto de pasajeros como telefónicos e incide su localización y concentración en el centro del país.



PERSPECTIVAS E INCIDENCIA EN CALIDAD DE VIDA EN LA CIUDAD DE CHILLAN

La percepción de este espacio urbano permite concluir que Chillán, como ciudad intermedia, ha devenido en:

a) una aglomeración en evolución y rica en vivencias.

b) La expansión urbana ha generado un proceso de antropización en suelos de uso agrícolas disminuyendo éstos en la medida que aumenta el crecimiento horizontal.

c) La dinámica urbana ha llevado a un crecimiento horizontal ligándose con la antigua ciudad de Chillán Viejo, ocupándose áreas cuyos sitios tienen napas freáticas muy superficiales o están ligadas a escurrimientos naturales que provocan inundaciones y anegamiento en períodos invernales. Un promedio de cinco villas en la ciudad sufren inundaciones completas lo que involucra a más de 500 personas anuales.

d) El crecimiento de la población de las últimas cinco décadas ha incidido en la alta demanda de construcción para vivienda. Estas se han localizado en áreas externas ocupando espacios inadecuados y su tamaño llega a un promedio de 33 mts^2., con un promedio de 3 piezas por vivienda en los distritos periféricos. Se agrega que el número de habitantes por vivienda es de 4 a 5 personas en estos sectores y en alto porcentaje existen más de tres hogares lo que conduce al hacinamiento.

e) La expansión horizontal ha determinado falta de infraestructura en la periférica donde se carece de los tres elementos mínimos: agua potable y alcantarillado en la vivienda, falta de pavimentación de calles y carencia de aceras; lo que genera un fuerte deterioro para los moradores tanto en invierno por el barro, como en verano por el polvo.

Este centro urbano desde la perspectiva ambientalista, mantiene aún una frágil calidad de vida como consecuencia del estilo de desarrollo adoptado.

Mirada la ciudad en su problemática interna y en el contexto nacional, existen condiciones significantes favorables. Como centro urbano mantendrá un tamaño deseado y un número de habitantes soportables para una ciudad moderna en el Tercer Milenio.

BIBLIOGRAFÍA

BODINI CC., HUGO (1985): «*Geografía urbana de Chile*» I.G.M. Colección Nueva Geografía de Chile Tomo X, Stgo. Chile.

BOSQUE MAUREL, J. (1989): Curso «*Rehabilitación urbana en España*» Facultad Arquitectura Universidad del Bio-Bio.

CARTER, H. (1974): *El estudio de la geografía urbana*. Ed. Instituto de estudios de administración local. Madrid, 373 pág.

Dirección de obras municipales de Chillan: *Plan regulador comunal de Chillan (1963) Plan regulador comunal de Chillan (1989)*

HERNÁNDEZ, H. (1988): *Manual de métodos geográficos para el análisis urbano*. Capítulo I. Edit. Instituto Panamericano de Geografía e Historia. Ciudad de Mexico.

Instituto Nacional de Estadísticas: *Censo de población*, 1982

MUÑOZ O.,R. (1921): «*Chillan, sus fundaciones y destrucciones*», 1580 - 1835", Santiago, IMP. San José, 328 p.

OOLAVE F., DIDIMA (1990): Serie ciudades intermedias Chillan. *Geoespacios* - 4. Ed. Talleres depto. Publicaciones, Univ. de la Serena.

REYES C., MARCO (1989): «*Iconografía de Chillan 1835 1939*», Chillan, Imp. Universidad del Bio-Bio, 109 p.

REYES C., MARCO (1981): «*Chillan: Los umbrales de su crecimiento en 400 años*», Chillan, Ilustre municipalidad de Chillan, 27 p

RESUMEN

La ciudad chilena de Chillán, en las cercanías del complejo Concepción-Talcahuano, es un ejemplo significativo de ciudad media que, frente a la macrocefalia de Santiago y, hasta cierto punto, de Concepción, realiza una ejemplar función de centro regional altamente equilibrado en sus relaciones con el entorno del que forma parte y en el que actúa como punto neurálgico. La consideración de sus peculiaridades geográficas e históricas le conceden un especial interés.

ABSTRACT

The Chilean town of Chillán, near the complex Concepción-Talcahuano, is an example of an intermediate town that, versus the macrocephalic Santiago and, up to an extent of Concepción, carries out the function of a regional centre highly balanced in its relationships with the environment of which is part and acts as its neural center. Its geographical and historical features give it a special interest.

RESUMÉ

La ville chilienne de Chillán, près du complexe Concepción-Talcahuano, est un exemple significantif de ville moyenne qui, face à la macrocephalie de Santiago et, d'une certaine façon, de Concepción, accomplit une fonction exemplaire comme centre regional très bien équilibré dans ses rapports avec le environnement sur lequel elle agit comme un point neuralgique qui présente un grand intêret à cause de la considération de les peculiaritès géographiques et historiques.

LOS PROCESOS DE URBANIZACIÓN Y METROPOLITIZACIÓN EN AMÉRICA LATINA: BASES PARA EL ORDENAMIENTO TERRITORAL*

Amalia Inés Geraiges de Lemos**

ALGUNAS CONSIDERACIONES GENERALES

Al iniciar este trabajo hay que destacar la diferencia entre urbanismo y urbanización. El primero está directamente relacionado con la técnica de la organización formal del espacio urbano, es considerado técnica de lo urbano y en los países de lengua inglesa se identifica urbanismo con urbanización. Lo definen como el hecho de residir en la ciudad, y para Wirth es una forma de vida típica de la ciudad. Para los de lengua latina, el urbanismo es un hecho, es una técnica estática; en tanto que la urbanización es un proceso que se va modificando a lo largo del tiempo y del espacio produciendo momentos diferenciados y circunstancias distintas. Por lo tanto para poder hablar de ordenamiento territorial es necesario hablar de urbanización y no de urbanismo. El concepto de urbanización es mucho más amplio, contiene inclusive la totalidad del urbanismo.

El urbanismo tiene su origen inmediatamente después que aparecen los problemas en las ciudades modificadas por el crecimiento rápido que trae el proceso de producción industrial. El siglo XIX siente la necesidad de un planeamiento racional del espacio urbano y se origina el urbanismo como técnicas en constantes ajustes.

Leonado Benévolo en «Orígenes de la Urbanística Moderna» afirma que después de 1848 el urbanismo abandonó el debate político y adoptó cada vez más el aspecto de una técnica al servicio del poder constituido. El autor afirma que «... en la actualidad la técnica urbanística se encuentra, en general atrasada con relación a

---

*Conferencia pronunciada en el Taller sobre: «Ordenamiento Territorial: Conceptuación y Orientaciones: Hacia un Lenguage Comun. Int. Agustín Codazzi, Comisión de Ordenamiento Territorial, D.N.P. Sta. Fe. De Bogotá, déc. de 1992.

**Universidade de São Paulo.

los acontecimientos que debería controlar, y conserva el carácter de un remedio apliado a posteriori».

«Las soluciones ofrecidas a las ciudades modernas son apenas abstractas y esquemáticas pues carecen de una valoración realista de los vínculos existentes entre los programas urbanísticos y el desarrollo general de las relaciones económicas y sociales, en la medida que facilitan la ilusión de que el orden urbanístico y el orden social se identifican entre sí y de que éste puede ser construido con los ritmos y los métodos del primero».

Scherer (1991) definió el urbanismo como «...actividad de proyecto y planeamiento que se preocupa de controlar las transformaciones físicas que ocurren en las aglomeraciones urbanas permanentes, en función del proceso de urbanización. Su explicación técnica, o sea, el trabajo de organización del conocimiento sobre su práctica, considera no solo la descripción de los proyectos en cuanto lenguaje y obras, más también necesariamente sus relaciones con el proceso de urbanización al cual pretender ser una respuesta», es decir buscar una intervención en la ciudad que ha sido producto de la industrialización, del capitalismo concurrencial y posteriormente monopolista en las ciudades de Europa.

Urbanización tiene, así un significado de proceso, de movimiento, de dinamismo que traducen las transformaciones de la sociedad rural en sociedad urbana. Es decir nuevas formas culturales de vivir y usar el espacio que dejó de ser agrario a partir de una nueva división del trabajo, que trajo una división territorial diferente. Formas de vivir que permitieron el anonimato, la heterogeneidad, la impersonalidad y la informalidad en las relaciones sociales y especialmente en valoración de nuevos símbolos de status que no son productos de contactos personales sino de la inversión en los cambios de formas de producción. El espacio de la ciudad muestra bien estas características incluyendo hasta la manera de votar que se tiene hoy en las zonas agrarias o en las zonas rurales del campo latinoamericano.

El espacio de la ciudad muestra muy bien las diferenciaciones y transformaciones de todos esos contenidos que traía la población que cambiaba de lugar, que pasaba de una sociedad rural a una sociedad urbana. La urbanización incluye todos los cambios; sin embargo, este proceso estaba asociado a lo que se llamaba la relación directa entre las transferencias de la población y la creación o la formación de las fuerzas productivas que absorviesen esa población. El proceso de urbanización en América Latina no puede ser considerado solo a partir de la transferencia de población, o sea

del número de habitantes que antes vivían en el campo y ahora en la ciudad. Debe ser visto como parte de un dinámica general de la sociedad que abarca órdenes económicos, sociales, políticos, culturales y, por lo tanto, espaciales, que alteran también las antiguas estructuras espaciales rural-urbanas.

Hasta los años 60 el mundo asistió a un proceso de urbanización acelerado –que en en los países llamados industrializados disminuyó en ritmo– y que en los de economía dependiente (3/4 de la humanidad), aumentó el ritmo comenzando a disminuir a partir de los años 80.

Así mismo el proceso de urbanización en los países «subdesarrollados» deriva no solo de los procesos migratorios pero también de las altas tasas de natalidad en la ciudad y en el campo que realizan una fuerte presión demográfica.

Observamos así mismo que hubo una disminución de la mortalidad –en especial la infantil– en países donde hasta los años 70 era bastante elevada: Brasil, Venezuela, Colombia, Chile.

A lo largo de los años 70, especialmente en la sociología urbana francesa, discutíase si en América Latina, o mejor si en las ciudades del mundo subdesarrollado, como se decía en ese momento, había o no áreas metropolitanas, y en el debate –principalmente entre los planificadores y las personas que se preocupaban por el proceso urbano– era una necesidad mostrar que América Latina, a pesar de no tener una absorción total de la población activa en el proceso productivo industrial, era una población metropolitana, porque el sistema económico exigía la creación de grandes ciudades.

En la historia de la metropolitización, la formación de los procesos urbanos metropolitanos latinoamericanos, se da en los años 40, y en especial en los años 50, porque si en las primacías del proceso se limita a Río de Janeiro, Buenos Aires, Montevideo y La Habana, en los años 50 alcanza su desarrollo a todas las ciudades importantes, a todas las metrópolis latinoaméricas.

A partir de los años 50 se produjo lo que se podría llamar un «deseo a la ciudad». América Latina necesitaba tener áreas metropolitanas para entrar en el modelo de mundo desarrollado, y hasta finales de los años 70, hay una lucha por el «deseo de la ciudad». De los años 70 hasta finales de los años 80, hay una «lucha por el derecho a la ciudad» usando la expresión de Henri Lefebvre. De finales de los 80 hasta los 90, tenemos una «lucha por el derecho del ciudadano al espacio de la ciudad».

Se analizará cómo esos procesos se dieron en estos periodos. ¿Por qué el deseo a la ciudad?, ¿por qué al sistema le interesaba la formación de las ciudades grandes?

El capitalismo monopolista que comanda los procesos económicos a partir de la Segunda Guerra Mundial exige la formación de la metrópolis para obtener las ventajas de localización de lo que Milton Santos denomina «Capital Fijo Fijado», o, dicho en otras palabras, de la infraestructura ya existente. Al mismo tiempo, hay un mercado consumidor al que se le han enseñado nuevas costumbres de consumir y es necesario tener mano de obra en cantidad y barata que no solo produce, más especialmente consume. Las formas de producir tienen esas exigencias en este momento histórico, es la materialidad que el espacio otorgaba a la reproducción del capital. Llegados los años 60, el proceso de producción absorve una gran masa de obreros, más o menos calificados. Es el momento en que aparecen las grandes periferias urbanas y cuando se requiere de una planificación. Así, dentro de las políticas territoriales del Estado existe la necesidad de crear las áreas metropolitanas, y en esas áreas hay un sistema de planificación para «ordenar» lo que se llaman «las áreas periféricas», en un proceso más o menos espontáneo y libre. Es el momento de la gran especulación inmobiliaria que se da especialmente a partir de las condiciones de venta de la tierra a plazo y a los estratos más pobres de la sociedad.

São Paulo, hasta los años 70, recibe 9 millones, casi 10 millones de migrantes, de los cuales 7 millones se localizaron en la periferia del Gran São Paulo. Esos 7 millones provocan una gran transformación, no solo a nivel espacial, también a nivel socio-económico. Esta presión social trae las grandes luchas de los movimientos sociales, y a su vez crea una conciencia política de necesidad del espacio y de nuevas formas de organización territorial y de política territorial urbana.

Como consecuencia de las necesidades que surgen y de todos los movimientos sociales existentes, las metropolis latinoamericanas crean en este planificador, un ente organizador mayor. En el caso de São Paulo se crea «EMPLASA» –Empresa de Planejamento da Grande São Paulo Sociedade Anônima–, órgano que dirige y organiza todo el área metropolitana.

A partir de este ente de planificación, empieza a organizarse qué tierra puede o no ser ocupada por las diferentes clases sociales que habitan la ciudad, porque en la década del 60, y principalmente en la década del 70, los que trabajan con la ciudad lo hacían como si no tuviera gente, como si fuera homogéna, totalmente abstracta. Se la definió a partir de los usos que tenían los espacios que estaban o no ocupados, y no se veía que por detrás de todo esto había una lucha por una misma tierra o por lo menos por un mismo espacio ganando aquellos que tenían mejores condiciones económicas.

Al final de los años 70, el derecho a la ciudad es ampliamente contestado, y en los años 80 con la crisis económica, América Latina cambia completamente de situación en términos de valoración de las áreas metropolitanas. ¿Por qué? Hasta los años 50 especialmente, la población residía en ciudades pequeñas y medias. El total puede considerarse en 37%, siendo un 35% los que vivían en las metrópolis. El mayor ejemplo de ésta eran las ciudades de Buenos Aires y Montevideo consideradas símbolos de la macrocefalia de Latinoamérica. Como ya fue mencionado antes, de 1950 hasta 1970, se produjo el período de grande crecimiento urbano y especialmente metropolitano.

A fines de los años 70 el espacio metropolitano se presenta como un gran conflicto entre el centro y la periferia, donde los contrastes del cotidiano de la vida son cada vez más acusados; la periferia no es solo un término de contenido geométrico sino que dice peyorativamente cuantas necesidades sufren los que allí habitan.

Los años de la crisis, o sea la década del 80 –calificada de «Década Perdida»–, encuentra América Latina dentro de la armadilla –difícil de salir– de la Deuda Externa, y 600 millones de habitantes deben padecer las consecuencias. El Producto Interno Bruto (PIB) cayó un 6% desde 1980 y la inflación total del continente que era del 56% hasta 1970 sube a un 530% al año.

El continente como un todo ya no participa del proceso económico internacional, el patrón de vida baja en todos los países latinoamericanos, la insatisfacción aumenta, las instituciones –incluyendo el Estado– son cada vez más frágiles, el sueño de la modernidad cae y se empieza una nueva lucha ideológica sobre el ideal de la modernización.

Al mismo tiempo, en estos últimos diez años el proceso de concentración de renta fue uno de los más acelerados de todo el mundo, 10% de la población latinoamericana absorve el 50% de las riquezas regionales, y esta situación, que comienza a finales de los años 70, en los años 80 se incentiva porque junto a la crisis económica hay una fuerte crisis política en todos los países de América Latina.

La década de 70 muestra un aumento de la población urbana a nivel latinoamericano, llegando actualmente al 70% de la población total aproximadamente, y en los países del Cono Sur alcanza al 80%.

Los años ochenta traen una nueva expresión en términos de metropolitización. Las metrópolis ya no son primordiales, no crecen como habían crecido hasta los años 70. Estos procesos tienen detrás una serie de hechos políticos y económicos que son muy interesantes de ver y que en general las estadísticas no muestran:

1°. Existe una gran persecución desencadenada por los gobiernos militares, que aparte de hacer desaparecer varios miles de habitantes, provoca la emigración de muchos millones de ellos. Argentina pierde entre los años 1975 y 1981 de 2,5 a 3 millones de habitantes, prácticamente el 10% de la población del país, gran cantidad de ellos de Buenos Aires. Chile después de la caída del gobierno Allende pierde un millón y medio de habitantes, la mayoría procedente de las grandes ciudades. En Uruguay se calcula en 750 mil los emigrados y Montevideo pierde el 10% de su población. Lo mismo puede decirse para Paraguay, Cuba y también los países del Caribe. Muchos de los emigrados encontraron nueva residencia en los mismos países latinoamericanos, pero la mayor parte se refugió en los Estados Unidos, Canadá, Australia y, principalmente, en Europa. En el caso de la Argentina, con el fin de la dictadura, se calculaba en 1984 que 547.000 personas no habían retornado al país.

Esta población metropolitana que sufre los problemas políticos, era en su mayoría, mano de obra calificada, recursos humanos especializados que se han perdido.

2°. Hay que considerar como problemas de la urbanización y de la metropolitización en estas décadas obscuras, las guerrillas existentes. Por ejemplo, la del Perú, que vive en una habitual guerra civil, donde Lima ha perdido más de 15 mil personas. Hay que añadir la guerra civil de El Salvador, el problema y la guerra de la droga en América Latina como un todo. Bogotá sufre hasta hoy estos traumas. En fin, cuestiones políticas que crean nuevas problemáticas urbanas en la consideración del crecimiento metropolitano.

3°. Dentro del decrecimiento de las metrópolis habido en la década del 80, hay que contemplar la crisis económica de los países líderes que crean políticas de austeridad, que limitan las inversiones tanto a nivel nacional como a nivel metropolitano.

4°. La desindustrialización que hay en la mayoría de las ciudades, especialmente en São Paulo, Río, Buenos Aires y México, como consecuencia de las nuevas formas y exigencias del sistema productivo. Esa desindustrialización se manifiesta en el cierre de numerosas industrias que se tornan obsoletas, o por la retracción del

mercado al que ya no le interesa más ese tipo de producción, o porque hay nuevas formas de localización más lucrativas que las metropolitanas, porque el «capital fijo fijado» ya se torna en deseconomía. Argentina, por ejemplo, tenía en la década del 70 un millón y medio de trabajadores en la industria, pero en 1981 solo tenía 790.000; quién recorre hoy el Gran Buenos Aires, encuentra una cantidad enorme de industrias cerradas; edificios testigos de otro momento económico, y lo mismo se puede afirmar de antiguos municipios industriales de la metrópoli paulista (Santo André, São Bernardo, São Caetano, entre otros).

Añádase aquí las nuevas tecnologías de punta que al instalarse en países como Brasil y Argentina aumentan el índice de desempleo y obligan a una deformación de las actividades urbanas multiplicándose el llamado «sector informal» de la economía que está desarticulando al propio sector formal.

5°. Se podría mencionar todavía a los países que hasta los años 60, especialmente después de la Segunda Guerra Mundial, atrajeron emigración, como Brasil, Argentina, Chile y Uruguay. Y que, a partir de los años 70 y hasta la actualidad, son países de emigración. Se calcula que en Argentina superan los 2 millones de habitantes; en Brasil los censos aun no los consideran, sobre todo porque salen como turistas, pero la cantidad sólo de descendientes de japoneses –llamados «niseis»– de São Paulo y de Paraná se calcula que sobrepasan los 800.000, que van a trabajar a Japón. Lo mismo se puede decir de los descendientes de italianos, españoles y portugueses que hacen fila en los consulados para conseguir demostrar sus orígenes y obtener documentación para radicarse en Europa. En el caso de Argentina y Brasil, lo que más se pierde son los llamados «cérebros fugados», o sea la gente que se prepara por un largo tiempo y a la hora de producir no encuentran trabajo en al país y mucho menos en las áreas metropolitanas.

6°. Hay una desaceleración en el crecimiento demográfico. Hoy las tasas de incremento de la población de las grandes ciudades no tienen ya el ritmo que tenían hasta los años 80, en los que sobrepasaba el 3,5%. Las grandes metrópolis de América Latina como un todo, tienen un 2,5% de incremento anual. Y así, aquella ideología que hablaba del gigantismo metropolitano para América Latina en el año 2.000, está comenzando a mudar.

São Paulo tiene hoy un índice de crecimiento demográfico que no pasa el 2% anual. Hay que considerar todavía que el último censo –De 1990 y 1991– trajo grandes sorpresas, el caso de la ciudad

de México que en 1970 representaba el 37% de la población urbana total del país, en los años 80-85 representa un 30,4%. Buenos Aires que siempre fue considerada un ejemplo de macrocefalia y absorvía el 50,1% de la población urbana de Argentina en 1970, tuvo un decrécimo hasta el 40,7% a partir de 1980. La población residente en Caracas era del 27% en el 70, pero disminuyó al 15% en el 80-85 en relación a la población urbana total del país. Y la mayor expresión es Lima, que en 1970 poseía el 78,6% de la población urbana del país desciende al 65% en el período del 80 al 85. Ha tenido lugar, así un decrecimiento de las áreas metropolitanas, y hoy las áreas metropolitanas no interesan más.

Pero en estos momentos el mayor problema no es el tamaño de las metrópolis. El problema más grave que está mostrando la urbanización latinoamericana es la segregación espacial que es fruto de una fuerte segregación económica y social. La segregación socio-económica que está sufriendo la población de estas grandes ciudades, es cada vez más significativa, y se puede considerar en un 60% la población que está en niveles alarmantes de pobreza, contribuyendo a una gran degradación ambiental urbana.

En el cuadro siguiente se puede observar lo afirmado:

	Brasil	Colombia	Costa Rica	Venezuela
		% de pobres		
1960	50			
1971		41	45	
1977			29	
1978		24		
1980	21			
1981	19			
1982				12
1983			36	
1987	24		24	
1988		25		16
Número de pobres en millones:				
1960	36,1			
1971		8,9	0,8	
1977			0,6	
1978		6,0		
1980	25,4			
1981	23,1			
1982				1,9
1983			0,9	
1987	33,2		0,6	
1988		7,5		

Fuente: Banco Mundial

7°. La crisis de los años 80 trajo cambios en el proceso productivo, nuevas formas de producción de pequeñas y medianas empresas con posibilidades de mercado de consumo; mientras más grande es la ciudad, tanto mayor se torna sinónimo de mercado atractivo. Como las empresas medias y pequeñas son las que emplean más gente, su presencia dá la posibilidad de un gran número de formas de trabajo. La masa salarial correspondiente trae un consumo diversificado y de este modo la diversificación de la producción tanto industrial como de servicios, destinada al consumo básico, es igualmente para una parcela de consumo más exigente.

«La flexibilidad del mercado local es uno de los elementos para explicar la presencia de los tipos tan diversos de capital y de trabajo en las grandes ciudades de los países subdesarrollados» (Santos, M., 1989).

Esta situación en la formación de las pequeñas y medianas empresas, «empresas de fondo de quintal» como se dice en Brasil, organizadas en las casas de familia, en los barrios que tomaron sus propias características, fue uno de los motivos por los cuales la presión social de las metrópolis en los años 80 no fue tan fuerte como está siendo en estos momentos.

El proceso de urbanización en la última década del siglo XX

Los años 90 plantean tres cuestiones que deben ser consideradas tomando como base el análisis realizado por M. Santos:

–Primero, que la crisis ecoómica no es ya transitoria, se está tornando permanente, ya no son sólo los años 80, sigue en los 90 y probablemente se llegue a los 2.000.

–En segundo lugar, hay una mundialización capitalista, una solidaridad de cambios en el plano mundial, que es una solidaridad en gran parte administrada. Es decir, una colaboración entre países que se afirma como una forma de dependencia, a través de todos esos sistemas de nuevos planos económicos que se organizan por medio del Fondo Monetario Internacional (FMI), y del B.I.D., entre otros. Los mismos organismos no gubernamentales están trayendo una nueva forma de dependencia para la realidad socio-económica latinoamericana.

–El tercer elemento a considerar son los cambios urbanos a que se asiste –más cualitativos que materiales– y aparecen como cam-

bios de la sociedad que se están materializando, haciéndose concretos en el espacio.

La urbanización que se realiza en esta última década del siglo, condensa sobre el territorio tres elementos muy actuales: la ciencia, la tecnología y la informática. Tanto el medio rural como el medio urbano no son ajenos a dichos elementos, por el contrario están trayendo nuevas formas a estas áreas espaciales.

Los cambios en la composición técnica del territorio, implican también cambios en la composición orgánica del territorio. Gracias a la cibernética, a la biotecnología, a las nuevas químicas, a la informática y a la electrónica en el territorio se concentra cada vez más ciencia, tecnología e informática en paralelo a una tecnificación del trabajo, que se torna cada vez más científico y menos manual. El territorio se informatiza más rápido que la economía y que la sociedad.

Como consecuencia de la materialización de esas nuevas tecnologías, o de esos procesos científico-tecnológicos, se producen objetos geográficos con una configuración diferente del territorio. Hay también un aumento en el número exponencial de objetos; en los últimos años se inventaron más objetos que en todos los momentos de la historia de la humanidad, y esos objetos crearon nuevos flujos sobre el territorio que se multiplican en nuevas relaciones. Los flujos aumentan cuantitativa y cualitativamente, cambiando la definición del territorio, porque los flujos no parten solamente de las metrópolis, sino también de las ciudades medianas.

La metrópolis de América Latina se han convertido en bolsones de pobreza, porque los flujos de la informática, la biotecnología y la cibernética, ya no parten de las grandes metrópolis, ahora tienen nuevos elementos territoriales que valorar, a partir de las ciudades medianas o capitales regionales.

Actualmente la producción material ya es hecha como mercancía. Todo está mercantilizado –incluso el espacio– y con una carga grande de significación simbólica para mercantilizar, para producir una situación especulativa dando tendencias a flujos más numerosos y cualitativamente diferenciados. Esa situación de mercantilización no es ajena al espacio al contrario es imanente a su condición, en consecuencia adquiere una valoración de fetiche e ideología fomentando la necesidad de consumo.

En ningún lugar, la tierra urbana tiene un precio tan alto como en América Latina, el metro cuadrado en la Avenida Paulista, avenida donde se concentran las actividades financieras y de gestión de grandes empresas nacionales y multinacionales, cuesta 10 mil dólares el metro cuadrado; las principales avenidas de São Paulo, tienen precios que oscilan de 2.000 a 5.000 dólares/m^2. ¿Por qué esta situación? porque aparte de pagarse la infraestructura, en Latinoamérica, el dinero que sufre los efectos de la inflación es aplicado como forma de capitalización y de garantía contra la instabilidad económica. El suelo urbano se convierte entonces en la mayor forma de especulación y de reserva de valor. Aparte de ésto, hay una cultura histórica que hace que las clases de mayor poder adquisitivo apliquen sus lucros a la compra de propiedades y tierras en general, substrayéndolo de las actividades productivas propiamente dichas.

Durante el «Plano Cruzado» en el Brasil –en los años 80– los intereses en los bancos fueron limitados, y como consecuencia la gente de renta alta lo retira de los bancos, para aplicarlo en la tierra urbana. En esos años en la Avenida Paulista se instalan 8 nuevos bancos, de los cuales 5 son de capital internacional. La ciudad va transformándose, nuevos espacios se producen en función de ese precio de la tierra haciendo que la vecindad también se organice para los nuevos consumidores. Esos valores del suelo urbano son exclusivamente especulativos porque realmente la tierra no tiene posibilidades, ni inversiones para que alcanzen esos valores.

A partir de esa mercantilización del espacio, inclusive con una situación simbólica, hay una nueva situación de relaciones de flujos, la Avenida Paulista continuará siendo el nervio motor de toda la actividad financiera del Brasil y se puede decir que también de Latinoamérica. Esta situación del espacio simbólico crea una situación de estractificación, los barrios comienzan a valer, no solo por lo que tengan en infraestructura, sino simplemente por la cantidad de status que dá a las clases que consiguen tener la posibilidad de comprar un pedazo de tierra o de construir en determinados lugares.

El barrio de Morumbi en São Paulo, es un ejemplo que podemos usar. El nombre Morumbi significa un barrio de la élite empresarial. Los empresarios industriales residen en un barrio que le llaman Morumbi, donde solamente se construyen mansiones, en extensos terrenos, muchos árboles, muchos pájaros, etc., toda la infraestructura, todo el ambiente ecológico para la alta burguesía. En las proximidades al Morumbi, a unos 5 kilómetros de ese barrio, comenzaba la periferia de los años 60, que hoy se ha convertido en

barrio de clase media, y la población de esa periferia ha sido mucho más lejos, a 40 kilómetros del centro de São Paulo. Los loteadores, las grandes compañías inmobiliarias, no llaman el barrio con el nombre que es «Campo Limpo», porque el nombre Campo Limpo tiene una connotación peyorativa de periferia, entonces le ponen Morumbi Sul, Morumbi Norte, Novo Morumbi, Morumbi Leste, etc. Inclusive en la Región Este de la Metrópolis, que era una área de población obrera a lo largo de los años 60 y 70, hoy los periódicos anuncian: «compre su mansión en el 'nuevo' Morumbi». La palabra Morumbi tiene una connotación simbólica de alta clase, está reproduciéndose por la metrópolis para atraer a una clase media que tiene que ir a vivir más lejos del centro de la ciudad, porque no tiene condiciones de compra en un espacio urbano que está ocupado por las grandes empresas y dominado por la especulación.

Esa mercantilización del espacio inclusive a partir de toda una simbología, trae nuevos y numerosos flujos de calidad diferenciada. Hay una especialización extrema en las tareas de ese territorio. Toda la producción es técnica actualmente y en cuanto más técnica es más socioeconómicamente segregada y a partir de esa concepción habrá una nueva regionalización del espacio. Ya no se regionaliza con los principios metodológicos que se conocían: región del nordeste, región del sureste, región marítima, región del litoral, etc., ahora el espacio comienza a regionalizarse de acuerdo con la capacidad técnico-científica que posea.

El territorio nacional entonces, en el caso del Brasil, tiene una especialización cada vez mayor, hoy el campo acoge el capital y lo difunde rápidamente. Las nuevas formas tecnológicas, organizacionales y de trabajo están llevando al campo esas nuevas formas de producción y de capitales. Especialización del territorio que, desde el punto de vista de la producción material, trae las complementariedades regionales. Con esa manera de aplicar el capital a través de la ciencia y de la tecnología, hay una división regional diferente, ya no son las regiones contrastantes o las regiones diferenciadas, son las regiones complementarias, una región complementa a otra de acuerdo a la aplicación de ese capital técnico-científico.

La nueva división del trabajo trae una nueva división territorial, crea otras necesidades de circulación, una mayor movilización en función de la complementariedad y una diferenciación regional y territorial, a partir de los elementos de la informática, de la comunicación, de los componentes de toda esa técnica que hoy no necesita más la vecindad espacial. Ahora para hacer negocios o

grandes transaciones financieras solo se necesita estar equipado con los últimos avances de la tecnología.

Las nuevas técnicas han conseguido transformar el espacio físico en un espacio de relaciones; la noción de espacio mudó de valor por la noción de tiempo. Hoy las relaciones se concretan o se pesan a través del tiempo utilizando para efectuar la transacción y no por la distancia recorrida.

El espacio tiene nuevas formas y por lo tanto un nuevo contenido, que se lo dá la ciencia y la técnica. En consecuencia, hay una composición orgánica distinta del espacio, con incorporación más amplia de un capital constante al territorio, y la mayor presencia de ese capital en su instrumentalización, a partir de los elementos de la informática, de la cibernética, etc. Así mismo, hay un capital variable diferenciado por nuevos instrumentos de producción, nuevas semillas seleccionadas, una fertilización adecuada, etc. El mercado internacional exige actualmente altísima selectividad de semillas, de elementos agrícolas de producción, todo controlado por computadores, etc., y lleva a una alta rentabilidad en regiones de desierto como está ocurriendo en el Norte de Chile. Todas estas circunstancias técnicas, están trayendo nuevos espacios que antes eran dejados de lado porque faltaban condiciones naturales. Hay una nueva valoración de lo que es natural, lo «natural» va cambiando en función de la ciencia y de la tecnología.

Como consecuencia los trabajadores son considerados en forma diversa, porque ahora no se paga con el vale como anteriormente, o no existen las relaciones directas que existían entre patrones y empleados. Ahora con esa nueva ciencia y tecnología y con esa otra relación financiera, la red bancaria es vital, de ahí que ésta también se extienda a lugares donde hasta entonces no se necesitaba. En esas nuevas áreas donde la producción agrícola se está valorando a partir de los avances de la ciencia y la tecnología, acompañada también por los servicios especializados, se está creando una mayor terciarización, que significa una nueva urbanización, producto de otras necesidades creadas con otras formas de localización. Las metrópolis ya no tienen la misma importancia puesto que los mediois de comunicación reemplazaron su papel en la gestión de la economía internacional. Hoy la localización tiene ventajas en las ciudades medianas, que son los núclesos sustentadores de las necesidades de aquellas regiones.

En el carácter de esa urbanización, hay un aumento del trabajo intelectual que disminuye la producción material, y un aumento de

gente más especializada. Hoy, un ingeniero agrónomo es vital en cada uno de los puntos de producción.

En la década de los 50 la ciudad era de notables, el profesor, el sacerdote, el juez tenían un papel importantísimo. Actualmente la ciudad es de servicios especializados, del escribano, del agrónomo, de los técnicos en informática y en biodiversidad, del «expert» que significa apoyo para aquellas nuevas formas de producción. Como consecuencia hay también un aumento de las necesidades y de la gama de artículos de consumo, en salud, educación, recreación, similar a como se consumían los artefactos eléctricos en los años 70: la licuadora, la máquina de lavar, la heladera, etc. Para esas nuevas necesidades el Estado tiene que equipar esas ciudades que exigen un otro tipo de infraestructura.

Hay un mayor consumo productivo, al modernizarse el campo hay un aumento en la demanda de materiales que exige la producción, como maquinarias, componentes agrícolas, insumos, etc. Súmese también la necesidad de bienes y servicios para una clientela más exigente.

La presencia del agricultor y del industrial en los centros urbanos, dá un mayor status a las ciudades con más de cien mil habitantes. El agricultor ya no vive en el campo, reside en las ciudades medianas, allí tiene patrones de consumo urbanos y no rurales. La población rural disminuye, porque el que produce en el campo no es un poblador rural, es ahora urbano, y desde el punto de vista del consumo y de la organización territorial produce nuevas ciudades. Estas son propias para la demanda de una serie de equipamientos de servicios a fin de satisfacer un consumidor que tiene un altísimo poder adquisitivo. En la América Latina de los años 90 hay una urbanización de ciudades medianas que concentra las mayores riquezas de los países, sustentadas otra vez en la producción agrícola-ganadera.

Las ciudades intermedias –en el caso las del Estado de São Paulo en Brasil– no llegan a quinientos mil habitantes, tienen un nivel de vida altísimo, tanto que se dice que el Gran São Paulo pertenece al tercer mundo, y las ciudades del interior son del primer mundo. Los dueños de las tierras y de la producción agrícola especialiada –como en el caso de Chile, para el mercado internacional– hoy tienen un poder adquisitivo, que no tuvo nunca el industrial de São Paulo, o de Buenos Aires o México, su avión particular, sus casas en varios lugares, sus autómoviles importados. Verdaderamente constituyen modelos exigentes de consumo,

que producen un espacio de comercio especializado para atender esa faja del mercado.

La presencia de industrias agrícolas no urbanas modifican el sistema urbano. Las industrias localizadas en áreas no urbanas alteran el sistema urbano de esas ciudades intermedias, porque tienen que abastecerlas con todos los servicios altamente especializados que les son exigidos y para los cuales se sirven de la informática, de la ciencia y la tecnología.

Hay un fortalecimiento de las ciudades intermedias y una desmetropolización. Las clases medias altas y las clases altas, especialmente las medias altas que son los ejecutivos, dejaron las metrópolis, para ir a cumplir sus funciones en las ciudades intermedias. Las metrópolis hoy son bolsones de pobreza, donde ésta crece día a día. São Paulo tiene hoy viviendo en las calles, ni siquiera en las «favelas»[1] ni en los «cortiços»[2], cien mil personas calculadas por la municipalidad, siendo su problema principal que no solo viven personas solas, sino familias. El Brasil tiene hoy más de 10 millones de jóvenes, los «trombadinhas» viviendo en y de la calle, y de sus 140 millones de habitantes, más de 70 viviendo en condiciones de pobreza, concentrados en las metrópolis. Rio, São Paulo, Brasília, Belo Horizonte, Recife y Porto Alegre, cobijan la mayor cantidad de pobres que tiene el país. São Paulo sólo entre los favelados y los que viven en las casas colectivas, suman 8 millones de habitantes. En fin, más del 60% de la población de las metrópolis de Latinoamérica es considerado pobre.

¿Cómo se puede llegar a solucionar el problema de las metrópolis? El espacio no está ya estructurado –en América Latina– a partir de la industria. El proceso industrial dejó de ser importante para producir un espacio nuevo; el territorio pasa a ser comandado por la información y sus flujos que son ahora los estructuradores del espacio. Las metrópolis ya no concentran las formas modernas de la economía, las dotadas de mayor dinamismo; al contrario, desde el punto de vista de la productividad y de la estadística, las metrópolis están en condiciones atrasadas económicamente.

El papel de las metrópolis, es cada vez más el de un centro de acumulación de la cultura del capital financiero y también en las relaciones que desarrollan la cibernética. Por la información, las

---

[1] Rancherios, villas misérias.
[2] Conventillos en Buenos Aires, casas colectivas.

metrópolis desempeñarán el papel de integrar la red urbana nacional.

La Urbanización –aunque diferente de las décadas anteriores–, aumenta porque crece la cantidad de agricultores que viven en la ciudad. Cuánto más intensa es la división del trabajo en un área, tanto más surgen ciudades y son diferentes unas de otras, porque cada una de ellas tiene que completar las necesidades que ese campo altamente tecnificado requieren. Estas ciudades se complementan en una red urbana por las necesidades de una población de mayores exigencias.

El punto de partida

¿Cómo elaborar el ordenamiento territorial en esa nueva realidad urbana? ¿Como llevar a cabo la división regional? No existe una respuesta, pero si algunos principios, que pueden servir para tratar de entender esa nueva realidad. Lo que se conocía hasta ayer, ya no tiene significado, hoy hay que manejar tres realidades diferentes: las metrópolis empobrecidas, sin fuentes de trabajo; la población metropolitana que no tiene condiciones para acompañar ese trabajo intelectualizado que se exige; y aquellas ciudades intermedias que están creando nuevas regiones.

Desde el punto de vista urbano, el ordenamiento territorial no reemplaza y no es urbanístico, aunque tiene que entrar también lo urbanístico, porque vivir bien, con buena calidad de vida para las poblaciones urbanas, no significa solamente casas, educación, etc., la calidad de vida exige un tratamiento urbanístico de la ciudad. El ordenamiento territorial urbano exige participación urbanística también. No se puede olvidar que el ordenamiento regional y el ordenamiento territorial urbano especialmente son instrumentos para hacer política, por lo tanto tienen un significado muy importante para este final de siglo, porque es al mismo tiempo un proceso y una técnica y la forma política de este final de siglo está ofreciendo experiencias diferentes de las conocidas.

Este significado político exige de todos los que trabajan con ordenamiento territorial, que se repiense el papel de la neutralidad. La neutralidad científica no existe, aunque la racionalidad formal lo exigía y las técnicas también. Hay que ver como hacer para conseguir mejores condiciones de vida para la población en total, no para una clase en especial. De todas maneras son técnicas de control

social de varias dimensiones, porque como práctica social solo pueden acontecer dentro de un Estado moderno, un Estado que considere las contradicciones culturales que son propias de América Latina. No hay ningún país de América Latina que no tenga contradicciones culturales. No se puede dejar de considerar que tiene que ser dentro del sistema capitalista, y frente a las necesidades de superar una crisis macroestructural que el mundo como un todo vive.

Sin embargo, hay que tener muy en cuenta qué es un proceso político resultado de un proceso histórico, que experimenta enfrentamientos conflictivos de clase. En la práctica hay una cooptación de los niveles políticos o mejor dicho hay una cooptación de la sociedad por los políticos en los diferentes grados de participación.

Se afirma que el ordenamiento territorial es un proceso, y en ese proceso interviene un conjunto de técnicas. Es un proceso social, donde la práctica política se vale de las técnicas y debe ser para mejorar las condiciones sociales.

Como proceso social, la sociedad trata de influir sobre la conducta de sus miembros para conseguir un determinado control social; valiéndose el Estado del espacio y de las divisiones espaciales para conseguir los fines propuestos.

Como forma historica de control social, ese ordenamiento territorial exige determinadas condiciones que en tiempo y en espacio diferentes buscan nuevas modalidades de legitimación del poder político y económico.

No hay ninguna decisión que influya en el ordenamiento territorial si no es política, porque en los planes de ordenamiento se manipulan recursos económicos, es decir valores. Dentro del sistema capitalista éstos deben ser sustentados por el principio de racionalidad legal que teóricamente trae igualdad entre los ciudadanos. Serían los derechos a que tendrían acceso: derechos civiles, políticos y sociales.

El cumplimiento de esos derechos, especialmente los sociales, significa que el país se organice técnicamente, para dar condiciones iguales a todos sus ciudadanos. En primer lugar, el derecho al trabajo, que exige la elección de una política económica, que no deje la mayor parte de la población activa fuera del proceso productivo; el primero de los derechos que cualquier organización tiene que tener es el derecho al trabajo, con el derecho al trabajo se

tienen todos los demás derechos, al de la vivienda, a la salud, educación, transporte, recreación, etc.

Lo que se plantea hoy en relación a las políticas territoriales, tanto a nivel de Brasil como de América Latina, es que en vez de crear riquezas éstas han servido para distribuir pobreza, para hacer menos penosa –si eso es posible– la pobreza. Aquí se exige un cambio, no solo a nivel nacional, sino también en las relaciones internacionales. En consonancia con ésto podemos afirmar que los procedimientos técnicos tienen que servir para poner en práctica los compromisos asumidos; sino se estará redistribuyendo la escasez de muchos aunque sea en forma democrática. El derecho a la ciudad y al urbanismo es un derecho para todos, y dentro de las pautas de la racionalización del planificador, tal vez ésto no sea posible.

Las políticas territoriales con participación democrática podrían dar al ciudadano la calidad de vida a la cual él tiene derecho, en el sentido más amplio de calidad de vida.

En este proceso de la discusión del ordenamiento territorial –que es interdisciplinar por su propia definición– es necesario tener un conocimiento claro del papel que desempeña el espacio pues «él tiene un papel privilegiado, en la medida que cristalizan los momentos anteriores, es el lugar de encuentro entre el pasado y el futuro, mediante las relaciones sociales presentes que en él se realizan...» (Santos, M., 1991).

Bibliografía

Lombardi, M y Veles, D. (ed.) (1989). *«Las ciudades en conflicto»* Una perspectiva latinoamericana. Centro de informaciones y Estudios del Uruguay, Ediciones de la Banda Oriental, Montevideo.

Santos, M. (1988). «A Metrópole: modernização, involução e segmentação». Comunicação ao Simpósio *Trendes and Challenges of Urban Restructuring,* ISA-JUPERJ, Rio de Janeiro, 26-30 st.

Wettetein, G. (1989). *Subdesarrollo y Geografía. Un manual para Latino-americanos,* Ed. Indice, Montevideo.

Touraine, A. (1989). *Palavra e Sangue. Política e Sociedade na América Latina.* Editora da UNICAMP, São Paulo, 1989.

Revista TEMPO E PRESENÇA, n° 242 y 249, año 11 y 12. Publicação de CEDI (Centro Ecumenico de Documentação e Informação), São Paulo, 1988 y 1989.

Quijano, A. (1978). Dependencia, Mudança Social e Urbanização na América Latina. En: *A Questão Urbana na América Latina,* organizado por Fernando López de Almeida, Forense-Universitária, Rio de Janeiro.

Scherer, R. (1991). «Da Intevenção na Cidade do Planejamento Urbano». Texto mimeografado para discussão n° *Grupo de Estudos Urbanos* do *Inst. de Estudos Avançados* - IEA/USP, São Paulo.

Santos, M. (1991). «Meio técnico-científico e Urbanização: tendencias e perspectivas». Texto mimeografado para discusão no *Grupo de Estudos Urbanos do Inst. de Estudos Avançados* - IEA/USP, São Paulo.

Geraiges de Lemos, A. (1992). «As transformações da Metropole Paulistana nos anos 80». *Revista do Departamento de Geografia,* FFLCH-USP, SP, n° 6, pág. 113-118.

Geraiges de Lemos, A. «América Latina: Uma realidade de Cidades Gigantes». Em: *Rev. do Departamento de Geografia,* FFLCH-USP, SP, 1991, n° 5, pág. 53-60. *Rev. Geográfica,* IPGH, n° 112, jul-dic. 1990, 99-108.

Geraiges de Lemos, A. «Algunas Reflexions sobre el Espacio del Hombre: Experiencias de San Pablo (Brasil)». En: *Revista Geográfica,* Inst. Panamericano de Geografia e História (IPGH), México, n° 108. jul-dic., 149-158.

Geraiges de Lemos, A. «Modernidad y Modernización en la Urbanización y Metropolización de América Latina». En: *Memoria del III Encuentro de Geógrafos de América Latina,* Toluca, (México), vol. IV, pág. 16-29.

Coraggio, J.L. (1987). «Possibilidades de um Planejamento Territorial para a Transição na América Latina». En *Espaço e Debates, Rev. de Estudos Regionais e Urbanos,* SP, n° 20, pág. 63-94.

Reboratti, C. y Bertoncello, R. (1986). «Les Mouvements migratoires». En: *Problemas D'Amerique Latine, Notes et Etudes Documentaires, La Documentation Française,* Paris, n° 82, 4° trim., 89-99.

Resumen

En el proceso de urbanización creciente y acelerada que se sufre en los últimos decenios la Humanidad, el ejemplo de América Latina es singular. En ella se están constituyendo las mayores mega-ciudades de la Tierra y dentro, a menudo, de un proceso de absorción y vaciado de las poblaciones rurales que aún forman parte principal del paisaje humano latinoamericano. El análisis de este fenómeno, y en especial el de las consecuencias de carácter social, económico y político que la urbanización está produciendo

constituye el objetivo básico de este trabajo, que tiene como último objetivo establecer unas ciertas bases de ordenamiento territorial equilibrado.

ABSTRACT

In the process of increasing urbanization suffered by the Humankind in the last decades, Latino America is a singular instance. The largest mega-cities of the world are built there and within a process of absorption and draining of the rural populations that still conform the main feature of America's human landscape. The analysis of the social, economic and political consequences that said urbanization produces is the main object of this paper, whose ultimate purpose is to set some bases for a balanced land ordering.

RESUMÉ

Dans le processus d'urbanisation croissante et accélérée que l'Humanité subit dans les dernières décennies, il faut remarque l'exemple de l'Amérique Latine. Les plus grandes méga-villes de la Terre s'y sont créées, souvent, dans un processus d'absortion et anéantissement des populations rurales qui font encore partie du paysage humain latinoaméricain. L'analyse de ce phénomène, et surtout des consèquences sociales, économiques et politiques que l'urbanisation produit, est le but fondamental de ce travail dont le dernier objectif est établir certains fondements d'organisation territoriale équilibrée.

TEORÍA Y PRÁCTICA DE LA REHABILITACIÓN EN ESPAÑA

Antonio Zárate Martín

PROBLEMÁTICA ACTUAL DE LOS CASOS HISTÓRICOS ESPAÑOLES

El avanzado estado de deterioro de la mayoría de los centros históricos españoles, la importancia de su patrimonio histórico artístico, la complejidad de los procesos de cambio social, morfológico y funcional que tienen lugar en su interior, convierte a la teoría y práctica de la rehabilitación en uno de los temas de mayor interés dentro del análisis de las áreas centrales de nuestras ciudades.

Hoy, 328 localidades españolas gozan de la consideración legal de conjunto histórico artístico, ocho de ellas, Santiago de Compostela, Avila, Segovia, Salamanca, Cáceres, Toledo, Guadalupe y Mérida, han sido declaradas patrimonio de la humanidad, más de 3.000 encierran bienes catalogados de interés cultural y todas las ciudades presentan áreas centrales significativas por su herencia urbanística y patrimonio edificado procedente de diferentes culturas y momentos históricos. Entramados de origen romano, islámico o cristiano, y tramas barrocas relacionadas con el poder político y las ideas de la ilustración, ensanches del XIX, reformas interiores, caracterizan a nuestras ciudades y se superponen en ellas mostrando una historia viva del urbanismo. De este modo, los cascos antiguos acumulan la tradición histórica, expresan la memoria colectiva del pasado a través del plano, los monumentos y el tejido urbano, proporcionando a los ciudadanos sentido de respeto y sentimiento de seguridad que, en algunos casos, llega a ser de reverencia. Por eso, ciudadanos y planificadores conceden cada vez mayor importancia a las áreas centrales y tienden a sublimarlas, sobre todo desde que a mediados de los años setenta, coincidiendo con el manifiesto de la Carta de Amsterdam de 1975 en defensa de los centros históricos, se produjo la reacción historicista contra el naturalismo que había estado vigente en el tratamiento y la visión de la ciudad hasta entonces. Además,

el descenso de la presión demográfica a finales de los setenta y la crisis económica derivada de los precios del petróleo, con su impacto negativo sobre el modelo despilfarrador de la ciudad dispersa en función del automóvil, propiciaron una mayor atención sobre los espacios construidos desde los que G. Campos Venutti (1981) denomina «el planeamiento de la austeridad».

Los casos históricos no son sólo huella fundamental del pasado sino espacios simbólicos y convivenciales que identifican y personalizan a las ciudades, casi siempre con un significado superior al que les correspondería por su extensión, población y actividad económica. En general los centros históricos se definen por la singularidad y valor de su patrimonio urbanístico, por la calidad ambiental de su paisaje y por la acumulación en su reducida superficie de valores simbólicos y convivenciales para toda la ciudad. Pero además, son espacios polivalentes y complejos desde el punto de vista funcional, espacios cargados de valores y significados que las personas perciben mentalmente a través de imágenes fuertes que coinciden con la abundancia de monumentos y elementos singulares del paisaje heredados del pasado.

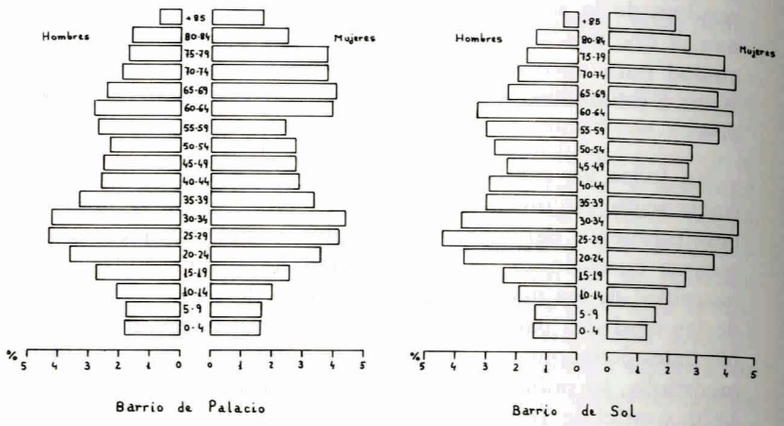
Por otro lado, los centros históricos también se configuran como espacios sociales originales en un mundo cada vez más urbanizado; son crisoles de relaciones entre individuos y grupos que se materializan en formas económicas de poder e ideologías diferentes según circunstancias cambiantes. El centro es lugar de encuentro y de convivencia, aunque también de conflicto y enfrentamiento social, puesto que en él coinciden desde la burguesía al proletariado, grupos marginales, inmigrantes y clases medias. Todo ello, junto con la crítica al modelo despilfarrador de la ciudad zonificada y funcional imperante desde los años cincuenta, y la aparición de movimientos urbanos reivindicativos en las décadas de los sesenta y setenta pone de manifiesto la dimensión social, cultural y simbólica del centro de la ciudad (Bonet, A. y Gavira, C. 1986).

Dentro de los cascos históricos coexisten áreas de características muy diferentes y su situación global no es la misma, dependiendo del tamaño de la ciudad, de su significado en la jerarquía urbana y de su grado de conexión con la ciudad moderna, pero en la actualidad los centros urbanos se hallan en crisis en todas partes y se definen como espacios conflicto, sometidos a fenómenos contrapuestos de terciarización y deterioro material, de gentrificación y degradación social, que acompañan a los cambios impuestos por las sucesivas modernizaciones del sistema productivo dede la revolución industrial a nuestros días. Intervenciones desafortunadas del planeamiento e imperativos legales han favorecido un deterioro no compensado por intentos de revitalización, por procesos más o menos espontáneos de recuperación residencial y terciarización que resultan de la acción de las fuerzas económicas y sociales dominantes que buscan la apropiación de los espacios centrales de la ciudad para aprovecharse de las ventajas de la centralidad con vistas a rentabilizar sus inversiones y obtener los máximos beneficios.

En todos los centros históricos se observan con intensidad variable según circunstancias concretas, procesos de vaciamiento, de envejecimiento demográfico y cambio social, favorecidos por las escasas condiciones de habitabilidad de sus viviendas y por la necesidad de los matrimonios jóvenes de desplazarse a la periferia de las ciudades para encontrar alojamiento adecuado a sus posibilidades económicas y exigencias familiares. En el casco histórico madrileño, su población actual supone el 59% de la que había en 1970, y en el de Toledo, el 42% de la de 1950. En todas partes, los grupos de edades fértiles abandonan el centro, haciendo disminuir la proporción de niños. La población pasa a estar constituida mayoritariamente por ancianos, jubilados y grupos marginales que ocupan viviendas cada vez más degradadas. Todos ellos son grupos no productivos, de rentas bajas y escaso poder económico que, además, requieren atenciones sociales y equipamientos, como hogares de ancianos, comedores sociales y centros asistenciales, que no pueden ser compensados por vía fiscal. Las pirámides de edades de estas áreas muestran excesivo envejecimiento, debido a un saldo migratorio negativo, y un perfil que corresponde a la fase de involución dentro del modelo de transición demográfica donde no está asegurado el relevo generacional. El resultado es muy a menudo la inadecuación de los equipamientos e infraestructuras del centro, el cierre de colegios y la necesidad de construir hogares y centros de atención para la tercera edad. Todos estos fenómenos: envejecimiento e involución demográfica, con desaparición del tradicional equilibrio entre grupos de edad y clases sociales, favorecen la terciarización.

Por otro lado, el progresivo envejecimiento, vaciamiento y terciarización de los centros históricos, provocan el debilitamiento de las relaciones que resultan de la interacción entre individuos y grupos sociales diferentes, y con ello el empobrecimiento de la vida urbana y la despersonalización del centro. El barrio deja de ser el espacio principal de organización social y las pautas tradicionales de con-

Envejecimiento del Centro de Madrid: dos casos significativos (1991)



Fuente: Ayuntamiento de Madrid

ducta y de cultura son sustituidas por las que trae la población que viene a diario al centro a trabajar, comprar o divertirse. Los tipos de vida tradicionales desaparecen y los intentos de recuperar formas de vida del ayer quedan convertidos en caricaturas estereotipadas de un pasado imposible de resucitar. En definitiva, el centro histórico, convertido en lugar de compras, de trabajo, de espectáculos, de ocio, deja de ser patrimonio de sus residentes para serlo de todos los habitantes de la ciudad y a diferencia de otras áreas urbanas ni siquiera sus equipamientos son gestionados por sus propios vecinos (Caballero, F. 1982).

Simultáneamente dentro del centro histórico cobran gran fuerza fenómenos contrapuestos de invasión sucesión social. Mientras ciudadanos pertenecientes a estratos sociales altos, de comportamientos «urbanitas», desplazan a poblaciones tradicionales de menores niveles de renta en sectores de renovación urbana, inmigrantes y grupos marginales ocupan sectores de degradación y deterioro material. En Madrid, una proporción importante de inmigrantes extranjeros, sobre todo marroquies y negros se instalan en la calle de la Magdalena y entorno de la plaza Tirso de Molina, en pleno distrito Centro. En algunas ocasiones, la presencia de estos grupos sociales contrapuestos y extremos en la pirámide social producen localmente un cierto rejuvenecimiento poblacional pero sin llegar a

las cotas del pasado, puesto que los comportamientos actuales ante la natalidad son completamente distintos a los que regían antaño. Sea como sea, lo que es patente en todos los centros urbanos es su evolución hacia la desaparición de su tradicional mezcla y variedad social. Cada vez se avanza más hacia el predominio en su interior de los grupos sociales más contrapuestos por sus niveles de rentas y hacia una mayor segregación social del espacio.

En todas partes, los grupos socioeconómicos de niveles medios, en general los más productivos, son los que más han abandonado los centros históricos, buscando condiciones adecuadas de alojamiento, mejores localizaciones medioambientales, viviendas más ajustadas a sus necesidades familiares y, a veces, la proximidad a centros de trabajo que se trasladan a la periferia o se crean en ella. Esta huida del centro genera el cierre de actividades económicas y culturales vinculadas a la residencia y a la centralidad, y propicia la irrupción de nuevos usos, entre ellos el ludismo degradado, el comercio de la droga, los comportamientos sociales desviados, y la utilización subversiva contra el sistema, con lo que aumenta el aislamiento del centro, o al menos de determinados sectores del mismo, respecto al resto de la ciudad. Tampoco son ajenos al deterioro del centro los intereses de las clases dominantes y dirigentes de la ciudad. Los grandes productores del suelo, como inmobiliarias y constructoras, se benefician de las plusvalías que resultan de sus actuaciones en áreas interiores deprimidas, una vez saneadas y recuperadas por operaciones de rehabilitación que generalmente encubren verdaderas renovaciones urbanas. Por su parte, los gobernantes ven en el aislamiento espacial en determinados zonas de la ciudad de los focos de delincuencia un sistema para controlar comportamientos marginales, asociales, delictivos e incluso subversivos.

Todos estos fenómenos de cambio social tienen su correspondencia en la existencia de dos mercados de vivienda que conviven: uno nuevo, formado por apartamentos de nueva construcción, que resultan de operaciones de renovación y rehabilitación, otro viejo, de viviendas antiguas de escasa calidad. Las nuevas residencias son en su mayor parte apartamentos de pequeñas dimensiones, bien dotados y ofertados a precios elevados por los altos precios del suelo en las localizaciones centrales; se destinan a sectores de población de fuerte poder adquisitivo, a menudo transeúntes en las áreas centrales donde se aloja la mayoría de la población flotante de la ciudad. Estos alojamientos se relacionan más con las actividades terciarias que con la propia y específica función residencial, por eso muchos

de ellos se encuentran en edificios de oficinas, con estrechas relaciones de complementariedad funcional. Sin embargo, los apartamentos resultan insignificantes en comparación con el número y la proporción de alojamientos antiguos y de escasa calidad que constituyen el grueso del patrimonio residencial de los centros históricos y que son abandonados por todos aquellos residentes que disponen de medios económicos para trasladarse a viviendas mejor equipadas de la periferia. Hoy, muchas de esas viviendas son ocupadas por inmigrantes, grupos marginales y población en general de menores niveles de renta, lo que favorece el deterioro material y la marginación del centro, sobre todo de los sectores y barrios socialmente más degradados.

También en la mayoría de los cascos históricos se está produciendo en la actualidad una importante pérdida de centralidad por el traslado espontáneo o planificado de actividades económicas y funciones urbanas a emplazamientos periféricos. Todo ello viene motivado por fenómenos de congestión del centro en situaciones de agotamiento del suelo, por el aumento de los problemas de tráfico y por la inadecuación de los espacios construidos a las nuevas demandas del moderno terciario decisional y de gestión. Así, resulta muy significativa la pérdida de centralidad que se está produciendo en los últimos años en el centro histórico de Toledo. Mientras oficinas y comercios mantienen la terciarización de ese espacio, el traslado de usos institucionales de la ciudad histórica fuera de ella, conventos, cuarteles, hospitales, colegios de religiosos, organismos de la administración, debilita el peso de estas funciones centrales allí respecto al conjunto de la ciudad.

Como consecuencia de todo lo anterior, hoy se observa en la mayoría de los centros históricos el declive de sus tejidos urbanos, con el deterioro del patrimonio arquitectónico y urbanístico heredado. La legislación urbana y los grupos dominantes en la producción de la ciudad no sólo no han evitado ese declive sino que frecuentemente lo han favorecido. En nuestros días, la situación de muchos centros históricos es tan grave que si no se interviene decididamente en favor de ellos el resultado final será su degradación y deterioro, su aislamiento funcional y social, bien del conjunto o al menos de espacios más o menos extensos de su interior. En general, los sectores más amenazados en todas partes son los más antiguos, casi siempre los correspondientes a la ciudad medieval. Su tendencia al aislamiento es favorecida por la inadecuada estructura de su viario y entramado para la circulación actual, por la naturaleza de un caserío que en gran parte procede del siglo pasado y no se ajusta a

las condiciones de habitabilidad de las viviendas modernas ni a la propiedad horizontal. Con frecuencia, la propia naturaleza del emplazamiento (colina, meandro, espolón) también propicia el aislamiento funcional del resto de la ciudad, como es el caso de Vitoria. De este modo todo el casco histórico puede acabar definiéndose por su marginación en la nueva sociedad urbana.

La incidencia de la legislación y del planeamiento en la transformación de los centros históricos

El deterioro material de los centros históricos se produce de forma espontánea, por efecto de los procesos analizados anteriormente y por el libre juego de las fuerzas económicas y sociales, pero también como consecuencia de la práctica interesada de las clases dominantes de dejar que los edificios se caigan de vejez y abandono para su sustitución por otros que permitan una utilización más rentable e intensiva del suelo. En ese contexto, la legislación no sólo no ha frenado el deterioro sino que lo ha impulsado directa o indirectamente, al facilitar mecanismos de actuación para los grupos dominantes en beneficio de sus intereses especulativos o al provocar efectos contrarios a los perseguidos.

De entre toda la normativa destaca por su impacto negativo sobre la conservación del patrimonio construido la Ley de Arrendamientos Urbanos, de 13 de abril de 1956, y el Decreto 4104/1964, de 24 de diciembre, por el que se aprobó el texto refundido de dicha normativa. Esta ley, dotada de un alto contenido social y semejante a las de otros países por los mismos años, congelaba los alquileres y hacia recaer los gastos de conservación y mantenimiento de los edificios sobre sus propiedades. El resultado fue que los beneficios económicos del arrendamiento resultaron a menudo insignificantes y que muchos propietarios se sintieron incapaces de hacer frente al mantenimiento y conservación de sus propiedades no encontrando más forma de rentabilizar su propiedad que conseguir la declaración de ruina para su venta, posterior derribo y nueva edificación. La misma Ley arbitraba los procedimientos legales para la declaración de ruina y la sustitución del caserío, facultando a los gobernadores civiles para autorizar al propietario la demolición en circunstancias previstas en sus arts. 79,2 y 81,5, cuando se trataba de edificios destinados a viviendas o locales de más de 100 años en mal estado de conservación.

También la Ley de Solares de 1945 y la misma Ley del Suelo de

1956 y sus posteriores reformas, han favorecido el derribo de construcciones y consecuentemente la renovación de los centros urbanos. Si por una parte la primera establecía la carga edificatoria para el propietario y la segunda determinaba la obligación del mismo de asumir los costes de conservación y mantenimiento de la edificación, a través de sus artículos 121 y 186, ambas recogían la declaración de ruina como mecanismo que facilita a propietarios desahuciar a los inquilinos por métodos expeditivos para proceder al derribo y a la posterior construcción de edificios de nueva planta (Ferrer, E. 1988).

Por otra parte, la legislación urbanística, sobre todo hasta principios de los ochenta, ha desatendido el mantenimiento y la conservación de las áreas interiores de las ciudades. La preocupación ha girado fundamentalmente en torno a la creación de suelo urbano en relación con el crecimiento de la población y las necesidades de expansión de la ciudad.

La Ley del Suelo y Ordenación Urbana de 1956, pieza clave del urbanismo moderno español, se caracteriza por una intención claramente expansionista y de renovación del parque inmobiliario. En plena época desarrollista y con la tradición de las leyes de ensanche del siglo pasado, la Ley del Suelo tenía como principal objetivo crear y equipar suelo urbano para construir viviendas capaces de resolver el grave problema de alojamiento que por entonces planteaba la afluencia masiva de inmigrantes del campo a la ciudad como resultado de la rápida industrialización y del progresivo desarrollo económico del país. La acción urbanística recaía fundamentalmente sobre los ayuntamientos, a los que se les obligaba, con el precedente del Estatuto Municipal de 1929, a redactar un Plan General de Ordenación Urbana y a financiar a través de diversos mecanismos la creación de suelo para hacer frente a los problemas derivados un crecimiento urbano espectacular.

Aquella Ley era la respuesta a las necesidades más inmediatas del rapidísimo proceso de urbanización provocado por el trasvase masivo de población del campo a la ciudad, pero sus posteriores reformas, la Ley de 2 de mayo de 1975 y la Ley de 1990, no han modificado estos planteamientos y la acción urbanística sigue dirigida fundamentalmente a la expansión de la ciudad y no a la conservación de los espacios consolidados, a pesar de que el boom demográfico de los años 60 ha pasado, los flujos migratorios interiores han terminado y las necesidades de nuevo suelo urbano son menores que en el pasado.

La preocupación por el interior de la ciudad sólo aparece en la Ley del Suelo de 1956 a través de dos instrumentos de planeamiento: los Planes o Proyectos de Reforma Interior, dirigidos a sanear barrios insalubres, resolver problemas de circulación, estética o mejora de servicios, y los Planes de Saneamiento, para la realización de obras de infraestructura relacionadas con el abastecimiento, depuración y aprovechamiento de aguas. Sin embargo, ambos fueron instrumentos puestos al servicio no de la conservación sino de la renovación urbana en el contexto del urbanismo expansivo y despilfarrador de los años sesenta y setenta, o de lo que también se ha dado en llamar ciclo de la renovación-degradación con relación al tratamiento y problemática de las áreas centrales de la ciudad.

Durante décadas, inmobiliarias y grandes constructoras utilizaron los Planes de Reforma Interior como instrumento legal para acometer grandes actuaciones de renovación interior con vistas a la construcción y venta de oficinas, locales comerciales y viviendas de lujo, a pesar de la frecuente protesta y oposición de los movimientos vecinales a este tipo de actuaciones (Alvarez Mora, A., 1980). El resultado ha sido la transformación de la trama urbana, con modificación de volúmenes y alineaciones, sustitución de funciones y expulsión de las poblaciones tradicionales desde el centro a localizaciones periféricas. Las operaciones de renovación urbana de la iglesia del Buen Suceso, barrio de Pozas, colonia de Maudes, Santo Domingo, calle de la Rosa, dentro de Los Planes parciales de Reforma Interior del Ensanche, o la apertura de La Gran Vía de San Francisco, con el traslado masivo de la antigua población del barrio de La Latina a San Cristóbal de los Angeles, son ejemplos significativos en Madrid de la utilización de estas estrategias.

La gestión de los Planes de Reforma Interior ha sido lenta y difícil, ya que tienen que acometer costosas expropiaciones, han de conjugar multitud de intereses contrapuestos y han de realizarse dentro del marco del Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad (Pareja, I., Lozano, C., 1984). Su aprobación supone la reparcelación previa del suelo afectado y la disponibilidad de más del 50% de la superficie afectada, según el art. 125,2 de la Ley del Suelo, lo que no siempre resulta fácil de conseguir, y por otra parte, los Ayuntamientos han de movilizar importantes fondos municipales para hacer frente a los costes de transferencias de aprovechamiento que resultan de la necesidad de disponer de terrenos para ubicar los equipamientos y dotaciones previstos por la Ley en suelo urbano (Pareja, I. y Lozano, C. 1984). Sin embargo, inmobiliarias y grandes propietarios de los medios de producción supieron utilizar

La declaración de ruina ha sido un mecanismo legal en favor de la renovación urbana. Madrid.
Foto: A. Zárate.

hábilmente este mecanismo legal en beneficio propio. A través de estrechas relaciones con la administración y de fórmulas y mecanismos variados que les permitía conocer el planeamiento antes de su aparición como documento público, pudieron comprar terrenos a precios inferiores a los que luego alcanzarían, proceder a las necesarias reparcelaciones y, en definitiva, superar las dificultades de tramitación y gestión de los Planes de Reforma Interior señaladas anteriormente.

De este modo, la legislación, y concretamente los Planes de Reforma Interior, ha facilitado la transformación radical de importantes y significativos sectores de la ciudad construida, casi siempre aquellos que disponían de más posibilidades de revitalización, por sus ventajas de centralidad y facilidad de acceso para el conjunto de la ciudad. La consecuencia final ha sido la desaparición por destrucción de parte del patrimonio heredado en beneficio de grupos sociales dominantes y no del conjunto de la sociedad. Los mecanismos legales de la declaración de ruina, derribo gubernativo y registro municipal de solares han sido en todo caso los complementos legales de estas operaciones urbanas.

En la actualidad, la situación ha cambiado y frente a aquel tratamiento agresivo de los espacios centrales, se imponen criterios de recuperación urbanística y funcional de los centros históricos que aprovechan los escasos principios conservacionistas presentes en las propias disposiciones legales, entre ellas el art. 1554,2 del Código Civil y 107 de la Ley de Arrendamientos Urbanos. A diferencia del pasado cercano, que ponía el interior de la ciudad al servicio de los grupos sociales y económicos dominantes, en nuestros días se considera a las áreas centrales como algo que compete a toda la población, que interesa a toda la comunidad por la importancia de sus valores convivenciales, educativos y simbólicos. La declaración de ruina ya no es el recurso habitual para romper los vínculos del propietario con el arrendatario y para facilitar el derribo de edificios, debido a razones muy variadas, entre ellas las mayores dificultades para conseguir la aprobación de expedientes de ruina. Así, la necesaria autorización gubernativa entra en conflicto con el traspaso de las competencias de urbanismo y vivienda del Estado a las Comunidades Autónomas dentro del nuevo marco político de organización del territorio, y el mecanismo de ruina legal aparece obstaculizado por la Ley del Patrimonio, al señalar que ruina no presupone demolición sino rehabilitación en el supuesto de que se trate de un edificio catalogado con grado de protección estructural.

De la defensa del patrimonio edificado a la rehabilitación integral

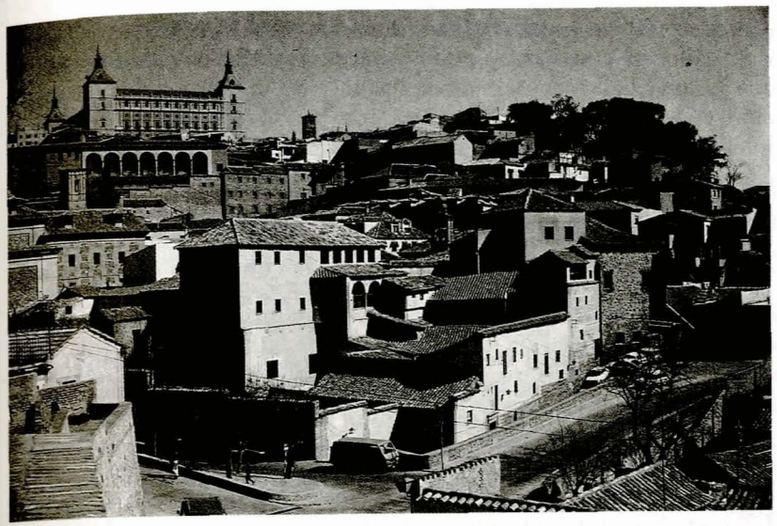
Tampoco la legislación específica de protección y conservación del patrimonio histórico ha sido capaz de impedir el deterioro de nuestros cascos antiguos, a pesar de ser una de las primeras del continente europeo.

En efecto, en 1803 se promulgó una Real Cédula que es el germen de toda nuestra legislación posterior de protección del patrimonio histórico artístico, incluida la Ley del Patrimonio de 1985. En aquella Real Cédula se aprobaba y mandaba observar las instrucciones elaboradas por la Real Academia de la Historia sobre el modo de recoger y conservar los monumentos antiguos o que fueran descubiertos en el Reino. El concepto de monumento se hacía extensible a los sectores de la ciudad procedentes de la Edad Media y se otorgaba a los Ayuntamientos competencias para la conservación del patrimonio histórico artístico similares a las que poseen en la actualidad, además de tratar el régimen de propiedad de los monumentos y de fijar la necesaria cooperación pública para recogerlos y guardarlos (López Jaen, J. 1990).

La normativa posterior: Ley de 1911, Real Decreto-Ley de 1926, Ley de 1933 y reciente Ley de 1985, no hace sino continuar la labor iniciada. Así, el Decreto-Ley de 9 de agosto de 1926 hizo extensible la declaración de monumento a «Conjuntos y Sitios», incorporó la necesidad de conservar el ambiente y el entorno, y estableció para ello la creación de superficies de protección de paisaje como zonas sobre las que no se pude edificar. Por su parte, la Ley de 1933 del Tesoro Artístico introdujo la denominación de «conjunto histórico-artístico», que se ha mantenido hasta la Ley de 1985, para preservar conjuntos urbanos y rústicos de especial belleza e importancia monumental, encomendando en su art. 3 a la Dirección General de Bellas Artes la defensa, conservación y acrecentamiento del Patrimonio Histórico Artístico Nacional mediante la inclusión de los edificios protegidos en un catálogo de monumentos.

Las primeras declaraciones de ciudades como conjuntos urbanos protegidos correspondieron a Córdoba (1929), Granada (1929), Toledo (1940) y Santiago de Compostela (1940), y desde entonces a nuestros días esta calificación ha sido utilizada como fórmula de protección para evitar la destrucción de edificios o la alteración de paisajes urbanos, sobre todo en la década de los años 70. No obstante, la calificación como conjunto histórico artístico tampoco ha conseguido paliar la destrucción y deterioro de los centros históricos, más aún, a menudo sus efectos han sido contrarios a los perseguidos, sobre todo por la desconexión entre el ordenamiento urbanístico y el histórico artístico (Fernández Rodríguez, T.R. 1987), por la falta de voluntad del Estado para hacer frente a los gastos de protección para evitar la destrucción de edificios o alteración de paisajes urbano, y por las duras y rígidas normas de conservación y mantenimiento que se establecen sobre los edificios y que recaen sobre los particulares sin disfrutar de contrapartidas fiscales ni de ningún otro tipo por parte del Estado.

La desconexión entre la legislación de planeamiento urbanístico y de protección del patrimonio heredado ha sido constante hasta los años ochenta, si exceptuamos el Reglamento de Obras Municipales de 1924, que dedicaba su capítulo VI a los «Servicios de Ornato y Embellecimiento de las Poblaciones», y el Decreto de 1926, que definía la «necesidad de proteger, conservar y acrecentar la riqueza artística». Por su parte, la Ley del Suelo de 1956 y posteriores reformas, que tanta importancia han tenido para nuestro urbanismo contemporáneo, no han mostrado apenas interés por la ciudad histórica; se limitaron a introducir la figura del planeamiento especial a través de los Planes de Reforma Interior como instrumento de intervención, y a señalar la necesidad de armonizar las nuevas construcciones con las características del entorno (González Pérez, J. 1988).



Toledo. Conjunto Histórico Artístico desde 1940 y Ciudad Patrimonio de la Humanidad desde 1986.
Foto: A. Zárate.

Sólo a partir de los años 80 empieza a haber convergencia entre planeamiento y protección del patrimonio edificado, entre urbanismo y cultura, en el contexto de una nueva visión de la ciudad, que se centra en la conservación y recuperación de los centros históricos por sus valores sociales, culturales y artísticos (Ciardini, F. y Falini, P. 1983). El descenso de la presión demográfica, la crisis económica, el eco de la Carta de Amsterdam de 1975 en salvaguardia del patrimonio edificado de las ciudades europeas, y la defensa de la ciudad histórica por la izquierda italiana propiciaron un nuevo urbanismo que contrapone la reorganización de los espacios urbanos existentes a la expansión indefinida de la ciudad, reivindicando el uso comunitario del suelo, la dimensión colectiva de la ciudad, la mezla social y la diversidad funcional frente a la segregación y zonificación de la ciudad racionalista.

El nuevo urbanismo, que centra su atención en la recuperación del interior de la ciudad, se vio favorecido en España por la aprobación de la Constitución, que en su art. 46 compromete a los

poderes públicos a garantizar la conservación del patrimonio histórico, cultural y artístico de los pueblos de España y de los bienes que lo integran. A principios de los años 80 la política de conservación y rehabilitación de espacios construidos en centros urbanos, núcleos rurales y conjuntos histórico artísticos empezó a tomar carta de naturaleza con una serie de Decretos que culminaron en la Ley del Patrimonio de 1985. A través de ellos se fijan las principales líneas de actuación de la rehabilitación (Real Decreto 12/1980, 26 de septiembre), se establecen sistemas de concesión de préstamos a propietarios y arrendatarios para obras de esta naturaleza (Real Decreto 375/1982, de 12 de febrero, de protección oficial de la rehabilitación, y Real Decreto 1494/1987, de 4 de diciembre) y se crea la figura de las «áreas de rehabilitación integrada» como marco de actuación (El Real Decreto 2555/1982, de 24 de septiembre, sobre rehabilitación integrada del patrimonio arquitectónico en centros urbanos, núcleos rurales y conjuntos históricos artísticos).

Por su parte, la Ley 16/1985 de 25 de junio, del Patrimonio histórico artístico, y el Real Decreto 11/1986 de 10 de enero, que la desarrolla, consagran la definición del patrimonio histórico como «herencia cultural cuyo conocimiento, respeto, acrecentamiento, disfrute y transmisión a las generaciones futuras permitirán el hallazgo de las señas propias de identidad y la conciencia de arraigo a la tierra». Monumentos, jardines, conjuntos, sitios históricos y zonas arqueológica son definidas como «Bienes de Interés Cultural», intentando sustituir su valor de cambio por valor de uso dentro de una política de recuperación integral que tiene en cuenta las conclusiones y recomendaciones del Coloquio de Quito de 1977 sobre centros históricos, especialmente las que señalan que «su conservación debe ser una operación destinada a revitalizar no sólo los inmuebles sino primordialmente la calidad de vida de la sociedad que los habita, aplicando su capacidad creativa y equilibrando su tecnología tradicional con la contemporánea». La Ley de Patrimonio Histórico de 1985 aparece así como contrapunto de la política de demolición-renovación de las décadas anteriores.

La conservación del patrimonio heredado se integra ahora en una política de rehabilitación integral que es objeto de interés no sólo de los especialistas de la restauración de monumentos y de los profesionales del planeamiento urbano sino del conjunto de los ciudadanos ávidos de mejorar sus condiciones de vida y de trabajo; se apuesta por un urbanismo regeneracionista que se orienta hacia la conservación y reutilización del patrimonio existente y hacia la

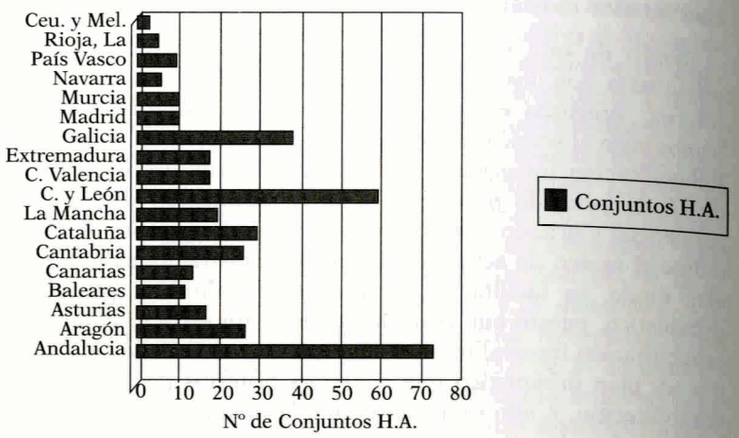
recuperación social de la ciudad frente a las operaciones de renovación interior radical de los años sesenta y setenta.

Dentro de esta nueva política, las piezas claves de actuación urbanística son los Planes Especiales de Protección y Reforma Interior, previstos en la Ley del Suelo y utilizados antes como hemos visto al servicio de operaciones de renovación, y las Areas de Rehabilitación Integrada, reguladas en el Real Decreto 2329/1983, de 28 de julio, de protección a la rehabilitación del patrimonio residencial y urbano, y en la Orden de 3 de noviembre de 1983 que define el marco de actuación de las administraciones públicas. De este modo, se facilita el engarce entre cultura y planeamiento urbanístico, puesto que la declaración de un espacio como área de rehabilitación integral requiere que previamente halla sido afectado por un plan urbanístico que contenga criterios de conservación y rehabilitación. A ello se añade el que la misma Ley del Patrimonio obliga a los Ayuntamientos de ciudades con centros históricos declarados bienes de interés cultural a redactar un Plan Especial de protección del área afectada que exige el mantenimiento de la estructura urbana y arquitectónica, la conservación de las características generales de su ambiente y el respeto de las alineaciones existentes.

La práctica de la rehabilitación

Después de más de una década de política urbana dirigida a la rehabilitación integral y a la recuperación de los centros históricos los resultados son escasos. Los procesos de deterioro material, vaciamiento, envejecimiento poblacional y degradación social han proseguido en la mayoría de ellos. Cascos históricos que a principios de los años ochenta todavía eran espacios vivos y vividos, hoy se mueren, como es el caso de Toledo, que en sólo 10 años, de 1981 a 1991, ha perdido el 32% de su población y ha visto disminuir el valor de su centralidad respecto al conjunto de la ciudad. Ciudades que gozan desde hace décadas de la declaración de Conjuntos Histórico Artístico y que en 1986 fueron calificadas de Patrimonio de la Humanidad, como Segovia y Toledo, carecen aún de planes especiales, y de un total de 328 ciudades declaradas conjuntos históricos, no llegan a veinte las que tienen planes especiales aprobados según las prescripciones de la Ley del Patrimonio Histórico. Han tenido que pasar 7 años desde su declaración como Ciudades Patrimonio de la Humanidad para que los alcaldes de

C. Autónomas



Fuente: Ministerio de Cultura

Cáceres, Avila, Segovia, Salamanca, Santiago de Compostela y Toledo, hallan podido suscribir un acuerdo de concesión por parte del MOPU de 80.000 millones de pts para obras de rehabilitación e infraestructura. Además, el ritmo de declaración de localidades como conjuntos histórico artístico ha disminuido desde la década de los ochenta a nuestros días con relación a los años setenta y el número de ciudades que han obtenido esta calificación varía considerablemente de unas a otras Comunidades Autónomas.

Desde finales de los años setenta, los Planes Especiales de Reforma Interior, previstos en la Ley del Suelo de 1956, han seguido siendo el marco legal del planeamiento para la intervención en las áreas interiores de las ciudades, pero ahora con planteamientos y objetivos adaptados a la nueva política de rehabilitación: los anteriores a la Ley del Patrimonio de 1985, al servicio de la conservación y salvación del patrimonio edificado, y los posteriores a la aprobación de esta norma, como instrumentos de recuperación integral de la ciudad que quieren hacer compatible el mantenimiento de la población tradicional, la conservación de las viejas funciones urbanas, la revalorización de la imagen edificatoria y la incorporación del diseño a la trama urbana rehabilitada (Campesino, A. 1989).

En todas partes, los Planes Especiales de Reforma Interior han supuesto la realización de estudios previos que han contribuido decisivamente al conocimiento de la ciudad y han servido para fijar

proyectos de intervención, diseñar programas de actuaciones y arbitrar sistemas de financiación. Sin embargo, su eficacia ha sido muy reducida por la insuficiencia de la inversión pública para atender las necesidades de rehabilitación y de mejora de los cascos históricos. El interés de la iniciativa privada por participar en proyectos de adecuación y mantenimiento del parque inmobiliario singular y popular ha sido escaso; los ayuntamientos han carecido de capacidad económica para hacer frente a los costes de una política que por la complejidad de su intervención en espacios urbanos consolidados suponía aumentar el patrimonio municipal, adquirir viviendas, permutar, compensar y expropiar solares, atender problemas de realojamiento durante el tiempo que durasen las obras de rehabilitación. Además, los ciudadanos tampoco se han sentido atraídos por la política de rehabilitación y con demasiada frecuencia la concertación social e institucional, imprescindible para armonizar los esfuerzos e intereses contrapuestos de los agentes sociales y económicos que intervienen en la remodelación del centro, ha resultado insuficiente cuando no imposible. De este modo, muchas de las acciones de rehabilitación no han sido sino operaciones especulativas encubiertas, dirigidas a obtener la máxima rentabilidad de las ventajas derivadas de la centralidad al igual que ha sucedido en otros países (Lévy, J.P. 1987).

1. La necesidad de mejorar el patrimonio residencial

El éxito de la política de recuperación integral de los centros históricos va asociado a las posibilidades de construcción de nuevas viviendas y de mejora del patrimonio residencial existente, pero precisamente estas actuaciones constituyen el punto más débil de todas las intervenciones en áreas interiores. El único modo de evitar el vaciamiento de los centros históricos y de mantener la mezcla social es acondicionar los alojamientos existentes y ofertar viviendas a precios de coste, pero los ayuntamientos carecen de capacidad económica suficiente por si mismos para ello y la iniciativa privada, ávida de obtener el mayor beneficio en el menor tiempo posible y de capitalizar lo más rápidamente sus inversiones, prefiere construir viviendas en la periferia o edificios para apartamentos y usos más intensivos del suelo en localizaciones centrales. Por su parte, la capacidad económica de la mayoría de los residentes resulta insuficiente para efectuar las inversiones necesarias: unos, los que pertenecen a niveles sociales de rentas más bajas, porque no tienen medios económicos para ello; otros, porque sus niveles de renta se sitúan por encima de los topes salariales señalados por la normativa

rehabilitadora para disponer de ayudas públicas pero su capacidad económica no es tan alta como para poder hacer frente a los costosos gastos que suponen las obras de rehabilitación, más aún cuando se trata de edificios singulares catalogados como bienes de interés cultural.

La superficie de nuestros centros históricos y las dimensiones de su patrimonio residencial deteriorado son enormes, desbordan cualquier tipo de actuación como queda bien de manifiesto por la insuficiencia de las actuaciones en Madrid y Barcelona, nuestras dos principales metrópolis, a pesar de disponer de ambiciosos programas de construcción de viviendas dentro de planes concretos de rehabilitación: en el caso de Madrid, dentro de la filosofía rehabilitadora del Plan General de 1985 y del Programa de Recuperación del Centro, aprobado en 1987, y en el caso de Barcelona, en el marco de varios Planes Especiales de Reforma Interior, entre los que se encuentran los del Raval, sector oriental del Casco Antiguo, Barceloneta y Barrio Gótico. En 1988, se estimaba en 2.500.000 viviendas el parque residencial deteriorado de las áreas consolidadas de las ciudades españolas, de las que gran parte se mantenían en régimen de alquileres congelados a valores anteriores a 1964. Sólo en el casco antiguo de Barcelona, sobre una reducida superficie de 3 km^2, se considera que necesitan obras de rehabilitación unas 30.000 vivienda (M.O.P.U. 1990).

La actuación pública más importante de España dirigida a la rehabilitación de viviendas se ha realizado en Madrid; corresponde al barrio del Conde Duque y ha afectado al 32% de sus viviendas (2.400). Se trata de la primera aplicación de uno de los denominados Programas de Intervención Preferente que fueron diseñados dentro del Plan Centro de Madrid, presentado en diciembre de 1987 para la rehabilitación del casco histórico de esta ciudad como continuación del Plan Especial de 1981. Son programas que plantean como objetivo prioritario la rehabilitación de áreas especialmente degradadas mediante la concesión de ayudas económicas y la intervención directa, con un horizonte de más de 10.000 viviendas en 800 edificios. Estas acciones se complementan con los Programas de Adecuación Arquitectónica, orientados a la mejora de elementos comunes o estructurales de edificios, en los que interviene la Empresa Municipal de la Vivienda que controla y supervisa el proceso al tiempo que subvenciona las obras en fachadas u otros elementos de interés arquitectónico (cubiertas, plantas bajas, escaleras, medianeras). Por otra parte la Oficina Municipal de la Vivienda, en colaboración con la Comunidad

Madrid. Rehabilitación de la mazana de Cascarro.
Foto: A. Zárate.

Autónoma, subvenciona obras de rehabilitación privada no programada.

También dentro de la política de rehabilitación pública de viviendas en Madrid han tenido especial importancia las operaciones correspondientes a la manzana de Cascorro, en la cabecera del Rastro, y a las Corralas de las calles de Miguel Servet y Mesón de Paredes. Fueron las primeras actuaciones de rehabilitación integral que se acometieron en Madrid dentro de la política de salvaguardia de la «ciudad antigua», iniciada en 1979-1980 con el Plan Especial «Villa de Madrid» (Ezquiaga, J. Mª 1986). Estas intervenciones fueron concebidas como experiencias piloto que habrían de servir de modelo a otras iniciativas semejantes y estuvieron acompañadas de una fuerte carga propagandística por parte de un ayuntamiento socialista que hacia pública expresión de fe de una visión de izquierdas de la ciudad, comprometida en la conservación frente al derribo y las acciones de renovación radical de las etapas anteriores.

A través de estas intervenciones el Ayuntamiento pretendía contrarrestar el vaciamiento demográfica de uno de los barrios más populares y deprimidos del centro de Madrid. Se intentaba así mantener su población tradicional, conservar los usos existentes y

salvar tipologías edificatorias que iban desde casas de malicia del siglo XVII a construcciones del siglo XVIII y XIX, en gran parte, corralas qaue constituyen una de las formas más típicas del alojamiento madrileño desde el siglo XVII y que proliferaron en el XIX para alojamiento de una población de aluvión integrada por jornaleros, artesanos, obreros, cesantes, vendedores ambulantes y pequeños comerciantes. Escritores, higienistas y cronistas del siglo pasado critican duramente las condiciones de habitabilidad de las viviendas de corredor, a menudo formas de chabolismo vertical.

Cuando el Ayuntamiento emprendió la rehabilitación de estos edificios, en 1981, la mayoría de ellos se encontraban en avanzado estado de deterioro, casi todos se hallaban en régimen de alquiler y estaban ocupados por una población de baja cualificación socioprofesional, de escasos recursos y avanzada edad; en una alta proporción eran pensionistas y jubilados, la mayoría residentes en el barrio desde hacia más de 40 años aunque también había bastantes que llevaban menos de 15 como expresión de un proceso reciente de marginalidad e invasión sucesión social.

El Ayuntamiento ha seguido un mecanismo rehabilitador análogo en todos estos edificios: adquisición de la propiedad por compra o permuta a los antiguos propietarios y, una vez remodeladas las estructuras, entrega de las viviendas a sus antiguos ocupantes y a otros nuevos mediante fórmulas de venta, alquiler y cesión en precario. El Municipio se ha reservado la propiedad de más de la mitad de las viviendas para evitar que se cedan a otros posibles usufructuarios a precios inferiores a los de viviendas de protección oficial.

Sin embargo, el elevado coste económico de este tipo de intervenciones por el avanzado estado de ruina de las construcciones, el bajo poder económico de sus ocupantes, la necesidad de realojar a los residentes mientras durasen las obras, ha limitado la actuación sobre la manzana de Cascorro a sólo 6 edificios de los 21 que la integran, con 330 viviendas y 580 vecinos, que en 1981 eran la mitad de los que había en 1970. La rehabilitación se ha centrado en los edificios que se encontraban en peor estado, con un total del 36% de sus viviendas desocupadas por encontrarse algunos edificios en ruina, pendientes de su demolición, y en la construcción de dos nuevos sobre dos solares. Las condiciones de habitabilidad de las viviendas eran mínimas, muchas carecían de servicios sanitarios en su interior, los patios de luces eran pequeñísimos, el tamaño de las viviendas muy reducido, la mayoría de menos de 50 m, muchas

Madrid. Rehabilitación de Carrala en la manzana de Cascorro.
Foto: A. Zárate.

piezas sin ventilación, y los materiales de construcción de mala calidad, ladrillo y mampostería sobre zócalo de granito en las fachadas y entramado de madera (Bayón, M., Martín, J.L. y Pol, F., 1983).

Después de efectuadas las obras de rehabilitación de la manzana de Cascorro, el tamaño de las viviendas ha aumentado considerablemente, sus condiciones de habitabilidad son análogas a las de cualquier alojamiento moderno y la población se ha visto incrementada porque en las viviendas que estaban vacías o en las de nueva construcción se han instalado nuevas familias procedentes del mismo barrio, de viviendas también deterioradas, y de otras zonas de la ciudad. Con ello se ha conseguido uno de los objetivos previstos, que era contrarrestar el proceso de vaciamiento y envejecimiento lo que debería redundar en la revitalización de la manzana. También se ha conseguido no sólo mantener los tradicionales usos comerciales del Rastro sino potenciarlos. No obstante, estas experiencias, incluidas las Corralas de Miguel Servet y Mesón de Paredes y algunas otras de la misma zona, no han podido frenar el proceso de vaciamiento global y degradación que afecta, en algunos casos de modo espectacular, a uno de los barrios más populares y tradicionales de Madrid.

La rehabilitación privada, en cambio, ha tenido en Madrid, como en el resto de España, un carácter puntual y disperso que dificulta el control urbanístico y, al fundamentarse sobre la rentabilidad, no sólo no ha solucionado el problema del vaciamiento de las áreas degradadas sino que a menudo ha contribuido a acentuarlo propiciando la expulsión de la población insolvente. La iniciativa privada, representada por empresas costructoras e inmobiliarias, sólo se ha sentido interesada por intervenir en los espacios de mayor calidad ambiental dentro del distrito Centro, dentro del Madrid anterior al siglo XIX, que absorbe el 44% de las obras de restauración, conservación, consolidación, reestructuración, sustitución y ampliación, y dentro de los distritos de Salamanca y Chamberí, correspondiente al Ensanche de Carlos María de Castro, con porcentajes en torno al 18%. Por su parte, la rehabilitación a cargo de los propios particulares ha tenido un alcance muy reducido. Los mecanismos de promoción a la rehabilitación contemplados en el Real Decreto 2329/83 del 28 de julio han resultado insuficientes y sólo a partir de 1985, después de la aprobación de la Ordenanza Reguladora de Ayudas de 1984, y del apoyo de la Empresa Municipal de la Vivienda, ha habido un aumento de las actuaciones privadas por los beneficios concedidos a los usuarios de viviendas a través de subvenciones que se conceden en función del coste de la obra y de la capacidad económica de los residentes. No obstante, las subvenciones siguen siendo insuficientes y las condiciones técnicas exigidas para beneficiarse de las ayudas excesivamente rígidas y complicadas de gestionar.

En Toledo, la política de rehabilitación ha tenido escasa importancia y en el corto espacio de diez años su centro urbano avanza hacia un estado de deteroro de difícil recuperación por causas variadas y concretas entre las que destacan la propia incidencia de la legislación de protección del patrimonio heredado, el impacto negativo del planeamiento, la falta de conciencia ciudadana y de presión social en defensa de la rehabilitación del casco antiguo, a pesar de su especial valor simbólico, educativo y convivencia, y la desorientación de los gestores y responsables políticos de la ciudad ante los problemas del centro histórico.

La temprana calificación como conjunto histórico artístico en 1940 y la aplicación de normas de protección de paisaje incluidas en las Instrucciones de Bellas Artes de 1965 han salvado al casco antiguo de Toledo de las transformaciones espectaculares sufridas por otras áreas centrales no protegidas en los años del desarrollismo, pero la rigidez de ese mismo marco legal ha constituido un

Deterioro del Centro Histórico de Toledo. El Corral de Don Diego. Foto: A. Zárate.

obstáculo para su revitalización y ha sido una de las causas de su abandono y deterioro morfológico. La necesidad de someter todo proyecto de obras a la aprobación del Ayuntamiento, a la Dirección General de Bellas Artes, a la Comisión Provincial de Urbanismo y recientemente, en tanto se redacta y aprueba el Plan Especial, a la Junta de Comunidades, debiendo adaptarse a rígidas y a veces caprichosas directrices en materiales de construcción, volumen, tratamiento de fachadas y respeto al entorno edificado, complica la obtención de licencias de obras, dificulta la elaboración de proyectos y la ejecución de actuaciones arquitectónicas y urbanísticas en el interior del Casco Antiguo. La forma irregular de las parcelas y su pequeño tamaño obstaculizan el empleo de técnicas industrializadas de construcción y reducen la rentabilidad de la edificación, por lo que promotores e inmobiliarias han volcado su actuación en el suelo urbano creado extramuros por los Planes Generales de Ordenación Urbana de 1964 y 1986, y por el Plan del Polígono Industrial.

Por otra parte, la actuación de los poderes públicos anterior a los años ochenta se centró en la conservación de monumentos, en la reconstrucción de los alrededores del Alcázar, con una fuerte carga ideológica e importantes concesiones a la iniciativa privada que

Toledo. Renovación urbana en la antigua judería.
Foto: A. Zárate.

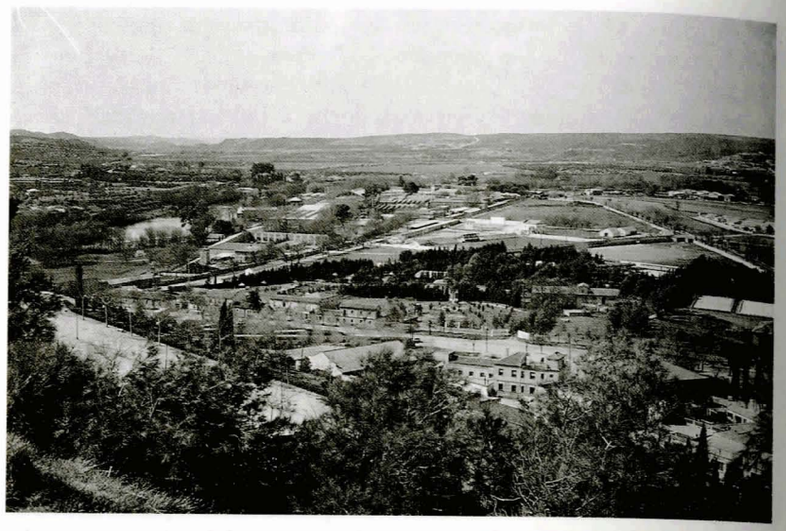
permitieron modificar volúmenes, alturas y alineaciones en ese entorno, y en la construcción de algunos bloques de viviendas sociales a través de la política estatal de vivienda. En general, la renovación del caserío y la rehabilitación de viviendas tuvo un carácter espontáneo y corrió fundamentalmente a cargo de particulares, de los pequeños propietarios de viviendas unifamiliares y de fuerte sabor rural que caracterizan los bordes sur y oeste del casco antiguo. Los grandes promotores y empresas de construcción sólo han estado interesados en la construcción de viviendas de lujo para clases sociales altas en los sectores de mayor calidad paisajística y ambiental, como la antigua Judería, y en localizaciones centrales próximas a la Catedral. A pesar de las rígidas normas de construcción, muchas de estas actuaciones han modificado volúmenes y alturas, han compactado tramas y han rellenado espacios en busca del mayor aprovechamiento del suelo para obtener beneficios análogos a los conseguidos en operaciones extramuros (Zárate, A. 1989).

A partir de los años ochenta, las principales operaciones arquitectónicas dentro del Centro Histórico corresponden a actuaciones a cargo de la Junta de Comunidades, que rehabilita edificios singulares para usos institucionales. La iniciativa privada ha concentrado

su actividad en la remodelación de edificios para bancos en el entorno de la plaza de Zocodover, el centro de actividad de la ciudad (Zárate, A. 1984), o en la rehabilitación de edificios para apartamentos, oficinas y viviendas de lujo, que en realidad encubren operaciones de renovación acompañadas de cambio funcional y social, con vaciado de interiores y conservación de fachada que por otra parte se enfoscan, se dejan en ladrillo visto o se pintan según modas más o menos caprichosas y planteamientos más o menos historicistas en defensa de un supuesto respeto al pasado. Sorprendentemente la Junta de Comunidades ha realizado una de las intervenciones arquitectónicas más agresivas al paisaje tradicional de la ciudad al construir un edificio vanguardista para la Consejería de agricultura, popularmente denominado el «Bonobuque», en alusión a su forma y al presidente de la Comunidad, y muy contestado por la opinión pública y por el Ayuntamiento. De este modo, la propia Junta, que por un lado vela por el respeto del paisaje tradicional de la ciudad, obligando a los particulares a respetar rígidas normas de construcción y remodelación, por otro lo modifica a través del intento de incorporar el diseño moderno a la rehabilitación de la trama urbana.

Desde 1989, la Junta de Castilla La Mancha promueve la campaña «Toledo a plena luz», que facilita subvenciones y ayudas a la rehabilitación, pero sus resultados son escasos desde el punto de vista de la recuperación integral y revitalización del casco antiguo. Mientras, la creación de abundante suelo urbano inmediato el casco antiguo por el Plan General de Ordenación Urbana de 1986 y la paralización del tratamiento urbanístico de la ciudad antigua en tanto se aprueba su correspondiente Plan Especial, conforme a la normativa de la Ley del Patrimonio Histórico, han acelerado el abandono y el vaciamiento del centro en los últimos años. Por otro lado, no es menos importante, por lo que supone de agresión al paisaje urbano de Toledo, la modificación de usos del suelo de la Vega Baja, de los terrenos de la Fábrica de Armas, Parque Escolar y Circo Romano, que anulan la calficación de estos espacios como zona de protección de paisaje desde 1965, en beneficio de intereses especulativos que amenazan con destruir de forma irrecuperable algunas de las panorámicas más representativas de la ciudad y mejor inmortalizadas por grandes maestros de la pintura como El Greco y Beruete.

Hoy el centro histórico es tan sólo un espacio vivo por el día, gracias a la importancia de sus funciones centrales y al turismo, pero por la noche es un espacio cada vez más muerto, salvo la



Toledo. Fábrica de Armas y Vega, un paisaje protegido en vías de desaparición. Foto: A. Zárate.

animación que proporcionan bares y locales nocturnos a ciertas zonas y calles. De no mediar acciones decididas y rápidas de rehabilitación integral, como las que ya reclamábamos en 1983 (Zárate, A. y Vázquez, A. 1983), cuando el centro era todavía una ciudad vivida, el casco histórico acabará convertido exclusivamente en zona de oficinas, sede de centros institucionales, lugar de recreo y ocio para turistas y madrileños ávidos de consumir historia y arte, decorado cinematográfico para películas de tipo histórico y, en el mejor de los casos, área residencial de apartamentos y viviendas de lujo para una población que en gran parte vive y trabaja habitualmente fuera de la ciudad. Incluso la función religiosa, tan importante en el pasado y que tanto contribuía a animar el centro, hoy pierde relieve por el cierre o traslado de instituciones eclesiásticas, por el vaciamiento demográfico y por la disminución de vocaciones que mantenían en uso conventos e iglesias.

A la vista de los casos comentados, se pone de manifiesto que la recuperación de los centros históricos sólo es posible desde una política de rehabilitación pública que asuma como objetivos prioritarios la conservación de su población, la recuperación del paisaje urbano y el mantenimeinto de la mezcla funcional. Todo ello pasa forzosamente por la resolución de sus principales problemas urbanísticos, por la creación de un patrimonio residencial municipal en el

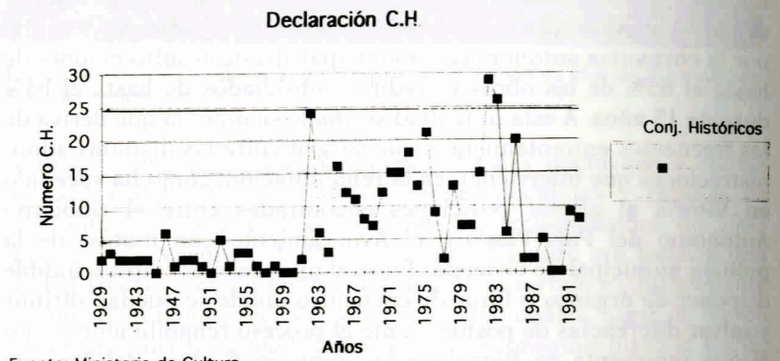
centro y por la adquisición de edificios para su mejora y adjudicación en venta, arrendamiento o entrega en situación de precario, a sus antiguos inquilinos y a otros venidos de diferentes zonas de la ciudad.

La construcción de equipamientos y viviendas dentro de las áreas de rehabilitación integrada obliga a recurrir a fórmulas variadas de gestión: desde actuaciones directas emprendidas por los ayuntamientos, con la creación de Empresas Municipales de la Vivienda y la intervención de Gerencias Municipales de Urbanismo, como en Madrid, a la creación de organismos específicos de actuación, como el Departamento del Centro Histórico S.A. en Vitoria, y la puesta en marcha de sociedades mixtas, como PROCIVESA, Sociedad Mixta de Promoción de la Ciutat Vella S.A. en Barcelona, con participación de capital privado e instituciones públicas, además del Ayuntamiento. Sin embargo, la eficacia de estos organismos se ve limitada por la escasa colaboración de la iniciativa privada, a pesar de que en algunos casos, como el de Vitoria, las ayudas económicas por la normativa autonómica y municipal alcanzan subvenciones de hasta el 65% de las obras y créditos subsidiados de hasta el 65% durante 15 años. A esta dificultad se añade siempre la que deriva de los frecuentes enfrentamientos que surgen entre las distintas administraciones que intervienen en la rehabilitación, como ha sucedido en Vitoria al aflorar posiciones encontradas entre el Gobierno Autónomo del País Vasco y el Ayuntamiento con motivo de la política municipal de vivienda. En cualquier caso es imprescindible disponer de órganos o foros de encuentro donde se puedan dirimir y salvar diferencias de posturas ante el proceso rehabilitador, como el que representa en Barcelona la Comisión Gestora del Area de Rehabilitación Integral.

2. La difícil armonización de las distintas administraciones en las tareas de rehabilitación

Los conflictos entre las diferentes administraciones del Estado (central, autonómica y local) vienen propiciados por la superposición de competencias y responsabilidades marcadas por la legislación para cada una de ellas. Así, las Leyes del Patrimonio, de 1985, y de Reforma del Régimen Urbanístico y Valoraciones del Suelo, de 1990, conceden atribuciones a la Administración Central que chocan con las otorgadas por la Constitución a las Comunidades Autónomas y a los Ayuntamientos, originando enfrentamientos institucionales y a menudo un caos de competencias entre unas y otras que dificulta la conservación de los centros históricos.

Las Comunidades Autónomas del País Vasco, Cataluña, Galicia y Andalucía han recurrido ante el Tribunal Constitucional la disposición de la Ley del Patrimonio que establece que las instituciones autonómicas son las encargadas de tramitar las declaraciones de conjuntos históricos para su posterior y definitiva aprobación por la Administración central, por considerar que esto último supone una merma a las atribuciones y competencias que sobre vivienda y urbanismo les otorga a título exclusivo la Constitución en su artículo 148, 3°. La consecuencia inmediata ha sido la paralización desde ese momento de todas las solicitudes de declaración de conjunto histórico artístico, con su consiguiente repercusión sobre estos espacios urbanos. Esa es una de las razones por la que son muy escasas las declaraciones de ciudades como conjuntos histórico artístico después de 1985 (López Jaen, J. 1990).



Fuente: Ministerio de Cultura.

Por otra parte, la Ley del Patrimonio obliga a los ayuntamientos de las ciudades calificadas como conjunto histórico artístico a redactar planes especiales para sus cascos antiguos, pero la mayoría de las corporaciones municipales carecen de los recursos económicos y de personal suficiente para ello. Por eso muy pocos de esos municipios disponen aún de Planes Especiales, con el consiguiente impacto negativo sobre sus áreas centrales. Desde el punto de vista legal, la ausencia de Plan Especial supone que el centro histórico queda congelado urbanísticamente y las posibilidades de revitalización lejos, como es el caso de Toledo. En efecto, hasta que se proceda a la aprobación del Plan, con la consiguiente catalogación de los edificios y la definición de los usos del suelo, se prohibe cualquier tipo de obra que comporte el derribo de construcciones para volver a edificar, no se permiten alineaciones nuevas ni alterar

la edificabilidad, realizar reparcelaciones o agregaciones. Toda concesión de licencia de obras o de ejecución de las otorgadas precisa el informe favorable de las Comisiones Provinciales de Urbanismo y de la Autonomía, lo que multiplica los conflictos entre las administraciones local y autonómica, como sucede frecuentemente en Toledo, y da lugar a una extraordinaria lentitud y complicación en la tramitación de expedientes de obras, desanimando las actuaciones urbanísticas de los particulares en el interior de la ciudad. De ahí el interés de los ayuntamientos por canalizar mediante el planeamiento especial todas las actuaciones en los conjuntos histórico artísticos, reivindicando la definición de competencias que se superponen entre la administración central y autonómica.

La interferencia de competencias entre administraciones distintas es aún mayor en materia de vivienda, pues si bien todos los Estatutos de Autonomía recogen la política de vivienda como competencia exclusiva, junto con el urbanismo y la ordenación del territorio, desarrollando el artículo 148 de la Constitución, el Estado está también facultado por la norma magna para intervenir en este sector por su repercusión en la economía general del país y por su relación con competencias específicas del Estado, como son las referentes a planificación económica y regulación del derecho de propiedad que repercuten sobre todo el territorio. Por su parte, los ayuntamientos también poseen competencias sobre la vivienda, concretamente el art. 25 de la Ley Reguladora de las Bases del Régimen Local autoriza a los municipios a promover toda clase de actividades y servicios para satisfacer necesidades y aspiraciones de la comunidad dentro de los términos diseñados por el Estado y las Comunidades Autónomas, entre ellas las referentes a urbanismo y vivienda. Los problemas se plantean por la dificultad de armonizar las actuaciones de vivienda de unas y otras administraciones y porque frecuentemente se produce una disociación entre la política estatal del IPPV (Instituto para la Promoción Pública de la Vivienda) y las competencias autonómicas y municipales para la incorporación de las viviendas de protección oficial en régimen especial a los centros históricos.

A pesar de todo, no faltan los intentos de coordinación entre las distintas administraciones en materia de vivienda. Así, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes ha puesto recientemente en marcha, en colaboración con las distintas Comunidades Autónomas, el Plan de viviendas 92/95, mediante el cual se ponen a disposición de promotores y compradores ayudas con cargo a fondos estatales que deberán facilitar el acceso a la vivienda a quienes no puedan

hacerlo en las condiciones actuales del mercado. Las ayudas consisten en préstamos subsidiados y subvenciones a fondo perdido para viviendas de nueva construcción y rehabilitación de edificios y alojamientos que deberán ser tramitadas y concedidas por las Comunidades Autónomas.

3. La difícil inversión de la tendencia al vaciamiento de los centros históricos

La consecuencia de todo lo anterior es la dificultad de invertir la tendencia al vaciamiento de los Centros Históricos, incluso de aquellos que pueden ser considerados como símbolo paradigmático de la rehabilitación, como es el caso de Vitoria, por la magnitud del capital movilizado, por las inversiones efectuadas y por afectar a la totalidad del casco medieval. Este espacio, perfectamente diferenciado del resto de la ciudad por su emplazamiento en una colina y su característica morfología medieval, se convirtió, sobre todo a partir de los años cincuenta, en una área de degradación material, deterioro social y pérdida de centralidad en la jerarquía funcional urbana. Afectado por un vaciamiento que ha provocado una pérdida de población del 32,11% sólo en los once años que van de 1975 a 1986, hoy está ocupado por una población envejecida de bajo rango social: el 30% de los cabezas de familia son jubilados y más del 16% de su población tiene más de 65 años frente a menos del 7% para este grupo de edad en el resto de la ciudad. Gran parte de su población procede de fuera, porque en los años cincuenta y sesenta el casco medieval sirvió como lugar de acogida a las familias de inmigrantes que se instalaron en la ciudad con el mayor crecimiento proporcional de todas las de España entre 1950 y 1975 (Zárate, A. 1981). La antigüedad de los edificios es muy grande y cuando empezó el Plan de rehabilitación el estado de conservación de las viviendas era deficiente y las condiciones de habitabilidad escasas, sobre todo por su pequeño tamaño, pobreza de materiales y carencias estructurales de construcción, en especial en cuanto a ventilación e insolación; el 30% de las viviendas estaban vacías, más del 33% se ocupaban en régimen de alquiler y muchos de los alquileres no rebasaban las cien pesetas mensuales.

El deseo de poner fin al deterioro morfológico social y funcional del casco medieval de Vitoria llevó al Ayuntamiento a elaborar un ambicioso Plan Especial de rehabilitación integral y a la creación del Departamento del Centro Histórico de Vitoria-Gasteiz S.A. en 1982, al amparo del art. 21 del reglamento de gestión urbanística de la Ley

del Suelo de 1975 y del decreto del Gobierno Vasco 278/1983, contando además con la aprobación de un presupuesto extraordinario para su financiación para el trienio 1981-1983 (Zárate, A., 1988). Este Plan ha permitido la renovación de casi todas sus infraestructuras y red viaria, la construcción de equipamientos destinados a los residentes, sobre todo centros para la tercera edad y aparcamientos, la promoción pública de viviendas, la adecuación y conservación de edificios de indudable valor arquitectónico, el mantenimiento de tipologías edificatorias especialmente significativas por su herencia medieval, la recalificación de espacios libres públicos y la puesta en valor del entorno monumental, pero no ha conseguido la revitalización demográfica, sólo la conservación de la población existente, especialmente la de menores recursos económicos y mayor edad. Tampoco se han conseguido grandes éxitos en la revitalización funcional del casco medieval a pesar de medidas de apoyo a determinados usos comerciales, hosteleros y productivos. Las actividades más consolidadas siguen siendo las que ya lo eran antes de ponerse en marcha el Plan y en los lugares donde ya estaban localizadas: bares, restaurantes y actividades nocturnas, sobre todo en la parte Este del recinto medieval y especialmente en la calle de la Cuchillería, seguidas de comercios especializados y de uso cotidiano en las calles que lo bordean y que se encuentran más cerca del Ensanche del XIX, el verdadero C.B.D. de la ciudad (Zárate, A. 1981).

En el caso de Madrid, su centro histórico ha perdido 26.446 personas entre 1980 y 1991, a pesar de coincidir estos años con la puesta en marcha de la política de rehabilitación: primero a través del Plan Especial de Protección y Conservación de edificios y conjuntos histórico artísticos de la Villa, de octubre de 1980, que supuso la introducción del urbanismo comprometido con la recuperación de la ciudad; luego, con el Plan General de Ordenación Urbana de 1985, que frente a los anteriores Planes Generales, de 1929, 1939, 1946 y 1963, basados en el urbanismo expansionista y en la renovación, establecía una estrategia conservacionista de la ciudad y particularmente del centro urbano, y más recientemente, con el Programa Centro de Madrid, diseñado especialmente para la rehabilitación integral del interior de la ciudad en diciembre de 1987.

CONCLUSIÓN, ¿ES POSIBLE LA REVITALIZACIÓN DE LOS CENTROS HISTÓRICOS?

Hoy, la rehabilitación integral es una práctica de intervención en áreas interiores que se ha generalizado en las ciudades españolas

siguiendo pautas legales y tendencias urbanísticas vigentes en todos los países europeos. A diferencia del pasado, la preocupación por la protección del patrimonio heredado supera el simple conservacionismo arquitectónico y monumentalista y se extiende al conjunto del casco histórico, incorporando el diseño y soluciones formales para la integración de elementos nuevos en la trama urbana rehabilitada y la recuperación de la imagen edificatoria del centro histórico. Pero, además la política de rehabilitación se dirige a la mejora ambiental y al aumento de la calidad de vida de los residentes, a evitar la expulsión de los grupos más insolventes y marginados, y a conseguir una recuperación social que potencie los valores socioeconómicos, culturales, convivenciales, educativos, arquitectónicos y funcionales de los cascos antiguos.

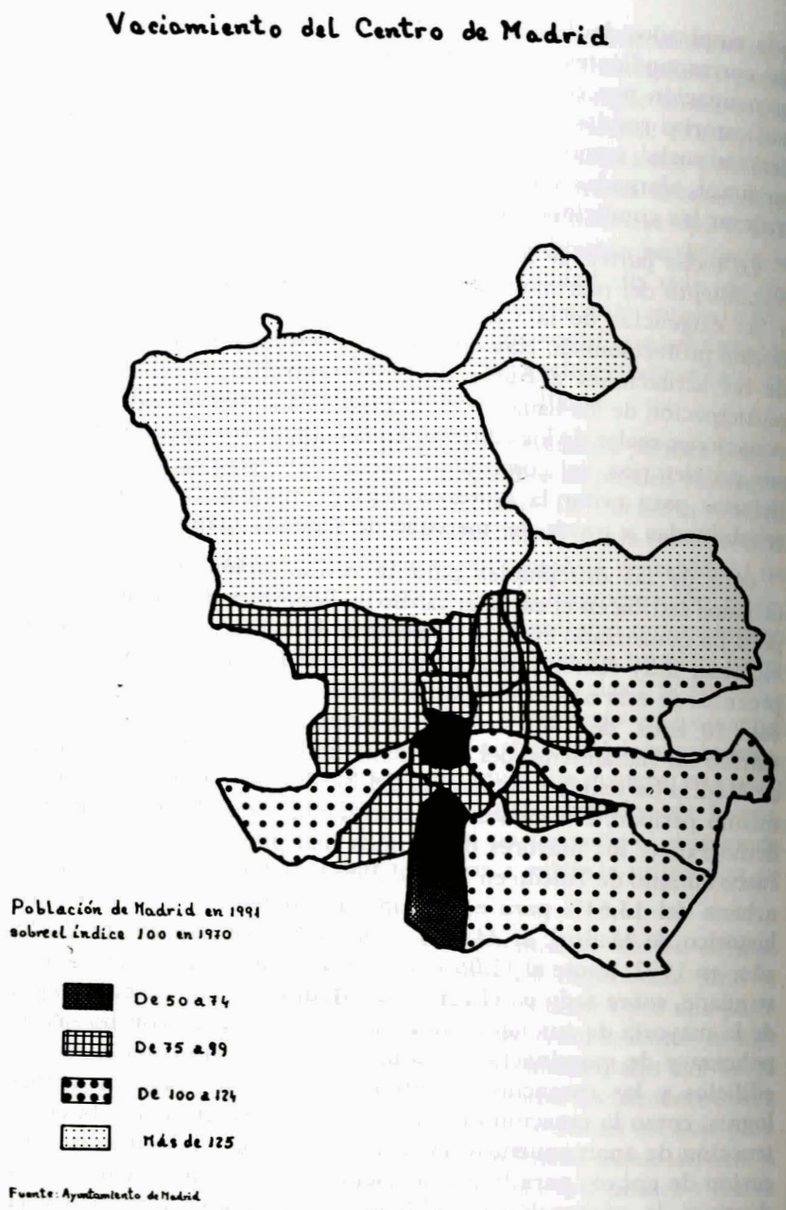
Como hemos visto todo ello exige la intervención pública puesto que sólo desde una visión global e integradora se pueden recuperar social y funcionalmente los centros urbanos. La iniciativa privada no han mostrado interés por la rehabilitación ni por la construcción de viviendas sociales en el centro al ser escasa la rentabilidad de estas inversiones, entre otras razones por la fragmentación parcelaria, las restricciones a la construcción, el excesivo ordenancismo y reglamentarismo, la lentitud y complejidad de los trámites burocráticos que hay que salvar para acogerse a las ayudas a la construcción o simplemente para poder edificar, sobre todo en los cascos antiguos declarados conjuntos histórico artísticos. Además, la naturaleza de las viejas construcciones: estructuras de madera, muros de mampostería, ladrillo y piedra en fachadas, forjados de hierro, hacen difícil y cara la rehabilitación al no permitir el empleo de técnicas de construcción industrializadas y exigir la utilización de una mano de obra muy especializada.

Sin embargo, tras la experiencia rehabilitadora de los últimos años en España, existe cierta sensación de impotencia ante la magnitud y complejidad de los problemas del centro por una parte y de cansancio por otra. La mayoría de los ayuntamientos se han mostrado incapaces de crear patrimonios municipales del suelo adecuados para realizar una política de viviendas socialmente eficaz y las ayudas económicas a la rehabilitación resultan escasas para las necesidades de un inmenso parque residencial semidestruido o infrautilizado por sus deficientes condiciones estructurales y malas condiciones de conservación. Además, en ciertos casos, como Vitoria, Madrid o Barcelona, parecen agotadas las posibilidades de actuación previstas sin que se aprecien los efectos y resultados que cabría esperar de los importantes esfuerzos económicos y de gestión empleados desde que sus respectivos ayuntamientos iniciaron sus correspondientes políticas de rehabilitación integral. A veces, la preocupación por conservar las tramas históricas y las tipologías edificatorias resulta excesiva hasta el punto de dificultar la revitalización social, como sucede en Vitoria, donde las parcelas del casco medieval, alargadas y muy estrechas, hacen complicado y costoso mejorar las condiciones de habitabilidad de las viviendas.

En todas partes, se hace necesaria una mayor flexibilidad en el tratamiento del patrimonio arquitectónico heredado para ajustarlo a las exigencias de la vida moderna y una menor rigidez en la norma proteccionista. Hay que favorecer un mayor control público de las actuaciones a través de la descentralización, impulsar la participación de los usuarios en la gestión, adecuar las ayudas a las situaciones reales de los edificios y a las condiciones económicas de sus propietarios, así como delimitar las obligaciones de los beneficiarios para evitar la reutilización especulativa de las viviendas rehabilitadas a través del mercado de segunda mano.

Otra de las dificultades para la revitalización de los centros urbanos estriba en el carácter tardío de la política de rehabilitación, pues ha comenzado cuando la mayoría de los centros históricos se hallaban muy vacíos y degradados o cuando era difícil frenar los procesos de esta naturaleza por razones concretas ya analizadas. En sólo 10 años, de 1981 a 1991, el centro histórico de Toledo ha sufrido un vaciamiento del 32% de su población y el casco antiguo de Madrid ha tenido una pérdida del 24,09% de sus efectivos en ese mismo periodo. No menos espectacular ha sido el envejecimiento demográfico: los mayores de 65 años han pasado del 13,5% en el casco antiguo de Toledo en 1975 al 25% en 1992, frente a una media urbana del 13,64% para este grupo de población, y en el centro histórico de Madrid, el 24,09% de su población era mayor de 65 años en 1992, frente al 15,06% para el conjunto de la ciudad. A ello se añade, sobre todo en el centro de Madrid, el bajo nivel de renta de la mayoría de sus habitantes, el deterioro social, con bolsas de pobreza y de marginación, el mal estado de conservación de sus edificios y las carencias de infraestructuras, a pesar de ciertos logros, como la creación de centros para la tercera edad, la construcción de aparcamientos, la rehabilitación de viviendas, la concesión de apoyos para la revitalización de determinados usos productivos, la adecuación de edificios de valor arquitectónico y la conservación de tipologías edificatorias históricas.

También la vitalidad funcional de las áreas centrales tiende a



disminuir por la aplicación de políticas de planeamiento que intentan frenar la excesiva y progresiva terciarización del Centro. Así, el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1985 propuso

entre sus objetivos principales la creación de nuevas zonas terciarias en la periferia, como alternativa al modelo vigente de ciudad segregada que concentraba las actividades de gestión, dirección, comercio y servicios en el interior, y la residencia de las clases trabajadoras en la periferia (Ayuntamiento de Madrid, 1982). Se pretendía conseguir una descentralización de las actividades de gestión para recuperar la mezcla funcional y social existente en el pasado frente a la excesiva zonificación derivada de los planteamientos funcionalistas que el urbanismo español había asumido a través de la Ley del Suelo y materializado en los Planes Generales de Ordenación Urbana. De este modo, se podría aliviar la congestión provocada por la intensidad de los desplazamientos por motivos de trabajo y de ocio que ocasionan elevados costes económicos y sociales y colapsan la vida de la aglomeración urbana, sobre todo en las horas punta.

La Consejería de Política Territorial de la Comunidad de Madrid también favorece la desconcentración de actividades localizadas en las áreas centrales a través de sus actuaciones de ordenación del territorio (Comunidad de Madrid, 1991). Hoy, la terciarización del centro continúa, pero con menor intensidad que en el pasado y desde presupuestos urbanísticos diferentes: no apoyándose en la demolición de conjuntos residenciales para la posterior edificación de enclaves terciarios (Pza. Santo Domingo, Barrio de Pozas, Iglesia del Buen Suceso) sino en el mantenimiento de la morfología de los inmuebles, en la transformación estructural de sus interiores y en la sustitución de sus usos tradicionales por otros más intensivos.

Otras veces, la pérdida de vitalidad se debe más a procesos espontáneos de desplazamiento funcional que al planeamiento. Este es el caso del centro histórico de Toledo, donde se observa un claro descenso del peso de su centralidad respecto al conjunto de la ciudad desde principios de los años ochenta a nuestros días, debido a la creación por el Plan General de 1986 de abundante suelo urbano extramuros, a las pesadas cargas impuestas a la rehabilitación por el proteccionismo que deriva de su calificación como conjunto histórico artístico, y a la falta de Plan Especial, que supone prácticamente la paralización del tratamiento urbanístico integrado del centro (Zárate, A. 1984). A ello se añade la falta de sensibilidad y de visión urbanística de las autoridades públicas y de los responsables de la planificación de esta ciudad, que en lugar de potenciar la recuperación funcional del casco histórico favorecen su desvitalización al no resolver los problemas de circulación y al

adoptar medidas como el traslado de organismos oficiales fuera del recinto histórico o el disparatado proyecto de localizar el campus universitario en la antigua Fábrica de Armas, sobre un antiguo espacio de protección de paisaje que poco a poco empieza a urbanizarse con el apoyo de los agentes económicos y la colaboración de las fuerzas políticas, poniendo en peligro la pervivencia de una de las más bellas perspectivas de la ciudad desde la Vega Baja.

Por último, habría que señalar como obstáculo al éxito de la política rehabilitadora la creciente impasibilidad social ante los procesos de degradación y desahabilitación de los centros urbanos (Rodríguez-Gimeno, S. 1982). Es un fenómeno que contrasta con el dinamismo y fuerza de los movimientos vecinales en los años setenta, cuando reivindicaban con energía la recuperación de las áreas centrales como planteamiento alternativo a su destrucción. Entre las razones que explican ese cambio se encuentran las responsabilidades de gobierno asumidas por fuerzas políticas y sociales que antaño impulsaban los movimientos vecinales, la insuficiencia de entramado institucional que facilite la participación directa de los ciudadanos en los organismos públicos de planeamiento urbanístico y la falta de recursos suficientes para articular respuestas eficaces de base al planeamiento oficial. También la creciente ocupación de sectores del centro de la ciudad por grupos de inmigrantes y minorías marginales frenan los impulsos colectivos en defensa del patrimonio heredado y favorecen la abstención de la comunidad ante la rehabilitación.

Todo ello nos lleva a concluir diciendo que el tratamiento del centro y concretamente su revitalización sigue siendo una de las asignaturas pendientes del planteamiento y de la gestión política de la ciudad. Entre los grandes retos del urbanismo con relación a los cascos históricos figuran su higienización controlada, la identificación cultural de la nueva arquitectura, la coordinación programada de la actuación urbanística, la pérdida del miedo a intervenir en el centro, el mantenimiento de su población en condiciones dignas de calidad residencial y ambiental, la atracción de nueva población como instrumento de recuperación social y el equilibrio funcional.

En cualquier caso, hoy parece necesario trascender el simple conservacionismo arquitectónico y desarrollar acciones equilibradas entre la rehabilitación y la renovación. Al mismo tiempo la intervención directa de los poderes públicos es más urgente que nunca. Sólo ellos tienen capacidad de desarrollar Programas de

Recuperación del Centro y de crear patrimonios públicos del suelo para llevar a cabo la implantación de equipamientos, la dotación de servicios y la construcción de viviendas sociales que permitan conservar la tradicional mezcla social del interior de la ciudad. También los poderes públicos son los encargados del perfeccionamiento de las normas jurídicas para facilitar la participación de los ciudadanos en unas tareas de rehabilitación que son responsabilidad y patrimonio de toda la comunidad y no de unos pocos.

Bibliografía

Alvarez Mora, A. (1978) La remodelación del Centro de Madrid. Ed. Ayuso, Madrid, 239 pp.

Alvarez Mora, A. (1980) Los centros urbanos. Ed. Nuestra Cultura, Madrid, 248 pp.

Ayuntamiento de Madrid (1982) Recuperar Madrid. Oficina Municipal del Plan, 207 pp.

Bayon, M., Martin, J.L. y Pol, F. (1983) La manzana de Cascorro. C.O.A.M. 42 pp.

Bonet, A. y Gavira, C. (1986) «Transformación del Centro y Percepción del Espacio Urbano». En A.A.V.V. Estudios sobre Espacios Urbanos. Ed. I.E.A.L. M.O.P.U., pp. 671-676.

Caballero Mendez, F. (1982) «Sociología Urbana de los Centros Históricos». Estudios Territoriales, n° 6, pp. 141-155.

Campesino, A. (1989) «Rehabilitación Integrada de los Centros Históricos: El Reto Urbanístico de Finales de los Años Ochenta». Rev. Investigaciones Geográficas, n° 7, pp. 7-17.

Campos Venutti, G. (1982) Urbanismo y Austeridad. Siglo XXI, Madrid, 196 pp.

Ciardini, F. y Valini, P. eds. (1983) Los centros históricos. Política urbanística y programas de actuación. Ed. Gustavo Gili, Barcelona, 275 pp.

Comunidad de Madrid (1991) Madrid Región Metropolitana. Estrategia Territorial y Actuaciones. Ed. Comunidad de Madrid, 223 pp.

Ezquiaga Dominguez, J.Mª (1986) «Madrid entre la Operación Derribo y la Rehabilitación del Centro». Ciudad y Territorio, Octubre-Diciembre, pp. 83-114.

Fernandez Rodriguez, T.R. (1987) Manual de Derecho Urbanístico. Abella, Madrid.

Ferrero Calzada, A. (1988) «De la Renovación a la Rehabilitación Urbanística». Estudios Territoriales, n° 28, pp. 121-141.

GARCÍA BELLIDO, J. (1988) «Problemas urbanísticos de la Ley del Patrimonio Histórico Español». Ciudad y Territorio, nº 78. pp. 3-22.

GONZALEZ PEREZ, J. (1988) Comentarios a la Ley del Suelo. Ed. Civitas, Madrid.

LEVY, J.P. (1987) Centres Villes en Mutation. C.N.R.S. París, 257 pp.

LOPEZ JAEN, J. (1990) «Sobre los Conjuntos Históricos Españoles». Ciudad y Territorio, nº 3, pp. 325-334.

M.O.P.U. (1990) La política de rehabilitación urbana en España. Instituto del Territorio y Urbanismo, Madrid, 172 pp.

PAREJA, I. Y LOZANO, C. (1984) Contenido y alcance de los Planes Especiales de Reforma Interior en el Sistema de Planeamiento Urbanístico. I.E.A.L., Madrid.

POL MÉNDEZ, F. (1988) «La recuperación de los Centros Históricos en España». En AAVV Arquitectura y Urbanismo en Ciudades Históricas. MOPU/UIMP. pp. 26-47.

RODRIGUEZ-GIMENO, S. (1982) «El Territorio y la Comunidad en la Rehabilitación de los Asentamientos». Estudios Territoriales, nº 5, pp. 93-105.

TROITIÑO, M.A. (1992) Cascos antiguos y centros históricos: problemas, políticas y dinámicas urbanas. M.O.P.T., Madrid, 225 pp.

ZÁRATE, A. (1981) Vitoria. Transformación y Cambio de un Espacio Urbano. Institución Sancho el Sabio. Vitoria, 520 pp.

ZARATE, A. Y VÁZQUEZ, A. (1983) El Casco Histórico de Toledo. ¿Un Espacio Urbano Vivo? Ed. Zocodover, Toledo, pp. 116.

ZARATE, A. (1984) «Una aportación del trabajo del geógrafo a la rehabilitación de los cascos históricos: El Corral de Don Diego». En Aportación Española al XXV Congreso Geográfico Internacional. Real Sociedad Geográfica. Madrid.

ZARATE, A. (1984) «Análisis de la Dotación Funcional y Jerarquía Funcional del Espacio Urbano de Toledo mediante el Uso de Técnicas Cuantitativas». Estudios Geográficos, nº 176, pp. 331-352.

ZARATE, A. (1988) «Bienestar Social y Diferenciación Interna del Espacio Urbano. Vitoria-Gasteiz». Espacio, Tiempo y Forma, U.N.E.D., pp. 163-178.

ZARATE, A. (1989) «Toledo, entre la renovación espontánea y la rehabilitación oficial». Boletín de la Real Sociedad Geográfica. Tomo CXXIV-CXXV, Núms. 1 al 12, años 1988 y 1989, pp. 195-210.

RESUMEN

El complejo pasado histórico español, que ha derivado hasta la existencia de un total 328 localidades con la consideración legal de conjunto histórico artístico justifica la ya larga y creciente preocupación que por la defensa y conservación de nuestras ciudades históricas existe en España. En el artículo se insiste en la incidencia de la legislación y del planeamiento en la transformación de los centros históricos como punto de partida en el análisis de las diversas políticas de defensa y rehabilitación del patrimonio histórico español que, existente desde comienzos de siglo, está alcanzando sus extremos más positivos en los últimos dos decenios.

ABSTRACT

Spain's complex historical past has given place to the existence of 328 towns legally considered as Artistic Historical Areas, and justifies the old and increasing concern for the defense and conservation of our historical towns. The article stresses the significance of legislation and planning in transforming historical areas as the starting point for the analysis of the different rehabilitation and defense century-old politics that are getting its most positive achievements in the last two decades.

RESUMÉ

La complexité du passé historique espagnol, qui a entraine l'existence de 328 lieux avec la considération légale d'ensemble historique artistique, justifie la croissante préoccupation, de longue durée, qu'il y a en Espagne par la défense et la conservation de nos villes historiques. Dans l'article on souligne l'incidence que la législation et la planification ont eu sur la transformation des centres historiques comme point de partie dans l'analyse des différentes politiques de défense et réhabilitation du patrimoine historique espagnol qui, existant depuis le début du siècle, est arrivé, dans les deux dernières décennies, aux moments les plus positifs.

Notas

LA REAL SOCIEDAD GEOGRÁFICA EN 1992

La Real Sociedad Geográfica ha seguido desarrollando durante el curso 1991-1992 las diversas actividades sociales que los Estatutos vigentes le tienen encomendadas y de las que se hace referencia y examen en la siguiente Memoria de Secretaria.

Junta Directiva

La actual Junta Directiva es la resultante de la renovación estatutaria que tuvo lugar en la Junta General celebrada el día 8 de octubre de 1990. Su constitución es la que sigue:

Presidente: Excmo. Sr. D. José María Torroja Menéndez.

Vicepresidente 1°: Ilmo. Sr. D. José Manuel López de Azcona

Vicepresidente 2°: Ilmo. Sr. D. Rodolfo Núñez de las Cuevas

Vicepresidente 3°: Ilmo. Sr. D. Antonio López Gómez

Vicepresidente 4°: Ilmo. Sr. D. Juan Velarde Fuertes

Secretario General: D. Joaquín Bosque Maurel

Secretario Adjunto 1°: D. Eduardo Barredo Risco

Secretario Adjunto 2°: Dña. Sicilia Gutiérrez Ronco

Bibliotecario: Ilmo. Sr. D. Ramón Ezquerra Abadía

Tesorero: D. Mariano Cuesta Domingo

Vocales Electivos: Ilmo. Sr. D. Enrique D'Almonte y Muriel, como presente por haber muerto en servicio de la Ciencia geográfica, D. José Mª Aguilar Llopis, D. Julián Alonso Fernández, Dña. Mercedes Arranz Lozano, D. Fernando Arroyo Ilera, D. Joaquín Bosque Sendra, Excmo. Sr. D. Alfonso Bullón de Mendoza, D. Jesús Crespo Redondo, D. Justo Corchón García, D. José G. Estébanez

Alvarez, D. Felipe Fernández García, Dña. Aurora García Ballesteros, D. Santiago García de Juan, Dña. Adela Gil Crespo, D. Pedro Miguel González-Quijano, D. Manuel Gordillo Osuna, Dña. Nieves Hoyos Sancho, Dña. María Asunción Martín Lou, D. Teodoro Martín Martín, D. Eduardo Martínez de Pisón, Dña. Mercedes Molina Ibáñez, D. Rafael Puyol Antolín, D. Ramón Rey Jorissen, D. José María Sanz García, D. Manuel Valenzuela Rubio y D. Antonio M. Zárate Martín.

Vocales Natos: Ilmo. Sr. D. Juan Vilá Valentí, Ex-Vicepresidente de la UGI; Excmo. Sr. D. Angel Arévalo Andújar, Director del Instituto Geográfico Nacional; Excmo. Sr. D. Emilio Llorente Gómez, Presidente del Instituto Tecnológico Geominero; Excmo. Sr. D. Orestes Cendrero Uceda, Presidente del Instituto Español de Oceanografía; Excmo. Sr. D. Héctor Sánchez Cortinas, Coronel Jefe del Servicio Geográfico del Ejército, y un representante geógrafo del Instituto de la Economía, la Sociedad y el Medio (CSIC).

Esta Junta deberá ser renovada por la mitad de sus componentes y tal como establecen los Estatutos en la Junta General Ordinaria a celebrar en Junio de 1992.

Miembros de la Sociedad

El total de socios de la Institución con referencia al 31 de mayo de 1992 asciende a un total de 542, de los cuales 60 son vitalicios y corresponsales y el resto, 482, numerarios.

Reuniones reglamentarias de la Sociedad

La Junta Directiva ha celebrado a lo largo de todo el año académico un total de nueve sesiones correspondientes a los meses de octubre de 1991 a junio de 1992. Y, asimismo, durante el mes de Junio se ha reunido, como es reglamentario, la Junta General Ordinaria.

Actividades Académicas

La Real Sociedad Geográfica inició sus actividades académicas con la sesión inaugural del Curso 1991-1992, en la que el Vocal de la Junta Directiva Ilmo. Sr. D. Pedro Miguel González-Quijano

pronunció una conferencia sobre el tema «Las regiones conflictivas ante el siglo XXI». La sesión inaugural tuvo lugar el día 18 de noviembre de 1991 a las siete de la tarde en la Sala de Conferencias de la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales.

Posteriormente, en el transcurso de los meses siguientes tuvieron lugar dos Cursos de Especialización Geográfica que contaron con la colaboración del Centro Madrileño de Investigaciones Pedagógicas y del Colegio de Licenciados y Doctores de Madrid. Su correspondente desarrollo se detalla a continuación.

1° Los días 2 al 6 de marzo de 1992 el Curso sobre «Introducción a los Sistemas de Información Geográfica». Coordinado por el Vocal de la Junta y Catedrático de la Universidad de Alcalá de Henares Dr. Joaquín Bosque Sendra, estuvo a cargo de los Profesores Sres. Javier Domínguez Bravo, de ESRI España, Carlos Ochoa, de SIEMENS-NIXDORF, Fernando Pérez Cerdán, del Instituto Tecnológico Geominero, Emilio Chuvieco Salinero, de la Universidad de Alcalá de Henares, y Juan Antonio Cebrián de Miguel, del Instituto de la Economía, la Sociedad y el Medio del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

2° Los días 7, 8, 9, 23 y 30 de Mayo de 1992 el Curso «El Excursionismo en la Enseñanza de la Geografía», coordinado por el Vocal de la Sociedad y Profesor Titular de la Universidad a Distancia. Dr. D. Antonio M. Zárate Martín, y en el que intervinieron la Dra. Adela Gil Crespo, Catedrática de Geografía e Historia de Enseñanza Media, y el Dr. D. Teodoro Martín Martín, Catedrático de Enseñanza Media y Director del CEMIP.

Visitas y Excursiones geográficas

Durante el curso 1991-1992 la Real Sociedad Geográfica llevó a cabo un interesante programa de excursiones y visitas geográficas que contó, como en cursos anteriores, con la colaboración del Centro Madrileño de Investigaciones Pedagógicas.

Las visitas y excursiones que se llevaron a término fueron las siguientes:

1° El día 16 de noviembre de 1991. Excursión a la ciudad de Alcalá de Henares, que estuvo dirigida por la Profesora Titular de la Universidad de dicha población y miembro de la Sociedad Dra. María Angeles Díaz Muñoz y contó con la colaboración de Dña.

Amelia Galve Martín y D. Francisco Javier Escobar Martínez, profesores también de dicha Universidad.

2° El 18 de Enero de 1992. Visita a la Biblioteca y Cartoteca del Servicio Geográfico del Ejército que fue dirigida por su Conservador D. Angel Paladini Cuadrado.

3° El 8 de febrero de 1992. Excursión a diferentes Plazas Mayores del entorno de Madrid (Seseña la Nueva, Tembleque, Ocaña, Aranjuez y Chinchón), que dirigida por el Vicepresidente de la Sociedad y Catedrático de la Universidad Autónoma de Madrid Dr. D. Antonio López Gómez tuvo como objetivo el estudio de la Plaza Mayor castellana como fenómeno histórico y social.

4° El 28 de febrero de 1992. Excursión, dirigida por la Vocal de la Entidad y Catedrática de Geografía Humana de la Universidad Complutense Dra. Aurora García Ballesteros, a la Ciudad de Segovia.

5° El 28 de marzo de 1992. Excursión al Valle del Lozoya en la Sierra de Guadarrama dirigida por la Profesora Dra. Teresa Bullón, de la Universidad Autónoma de Madrid.

6° Los días 1, 2 y 3 de mayo de 1992. Excursión a Pamplona y al Pirineo navarro coordinada por los Catedráticos de la Universidad de Navarra Dres. Manuel Ferrer y Alfredo Floristán, y que contó con la colaboración de los profesores de dicha Universidad y del País Vasco (Vitoria) Mª Angeles Lizarraga e Ignacio Javier Ciscar, y Ana Ugalde, respectivamente.

Publicaciones

Aunque la publicación de la *Hoja Informativa* de la Sociedad se encuentra en periodo de reorganización y, por consiguiente, durante el curso actual no se ha efectuado ninguna entrega de sus números, continúa sin interrupción la edición del *Boletín*, del que a lo largo del Curso se ha producido la salida y distribución del volumen doble (CXXIV y CXXV) correspondiente a los años 1988 y 1989. Asimismo, se encuentra en avanzada fase de elaboración e impresión el volumen también doble (CXXVI y CXXVII) que ha cubrir el bienio 1990 y 1991. Finalmente, se ha iniciado la preparación del tomo CXXVIII de 1992. El primero de estos dos últimos tiene prevista su aparición en el último trimestre de 1992 y el segundo a comienzos de 1993. De cumplirse este calendario el *Boletín* habrá superado plenamente el decalaje temporal al que se encontraba sometido. Estas irregularidades han tenido como motivo básico los problemas de financiación aunque también hay que tener en cuenta la exigencia de contar con los originales necesarios en número pero también en calidad.

Actividades diversas

La colaboración con diversas entidades científicas próximas en sus objetivos y sus tópicos, como las integradas en la Junta Directiva y también la Asociación de Geógrafos Españoles, el Centro Madrileño de Estudios Pedagógicos y el Colegio de Licenciados y Doctores, se ha realizado como ha sido normal en anteriores cursos.

Asimismo, la Junta Directiva, conforme a la legislación vigente, ha continuado interviniendo en los informes que tienen como base los cambios de denominación y ubicación de las capitales de los municipios, así como con la anexión y segregación de los citados territorios municipales.

Unión Geográfica Internacional

Las reuniones del Comité Ampliado Español de la UGI han continuado a lo largo del Curso, especialmente en todo lo referente a la preparación y edición del volumen de *Aportación Española al XXVII Geográfico Internacional (Washington, 1992)*. Una vez conseguida la colaboración de la Fundación Banco Bilbao Vizcaya, que generosamente ha tomado a su cargo la edición del proyecto aprobado en 1990 de la obra titulada *La Geografía en España (1970-1990)*, las etapas para la impresión y presentación en sus dos ediciones, castellana e inglesa, en dicho Congreso de esta obra se están cubriendo a plena satisfacción. En esta tarea hay que resaltar la aportación del mencionado Comité y, más aún, del Consejo Editor designado por él. Es cierto, no obstante, que nada se hubiera podido conseguir sin la entrega generalizada de la comunidad geográfica española y, sobre todo, de aquellos que como autores han permitido llegar a la consecución de un texto científico ejemplo de calidad y profundidad geográfica.

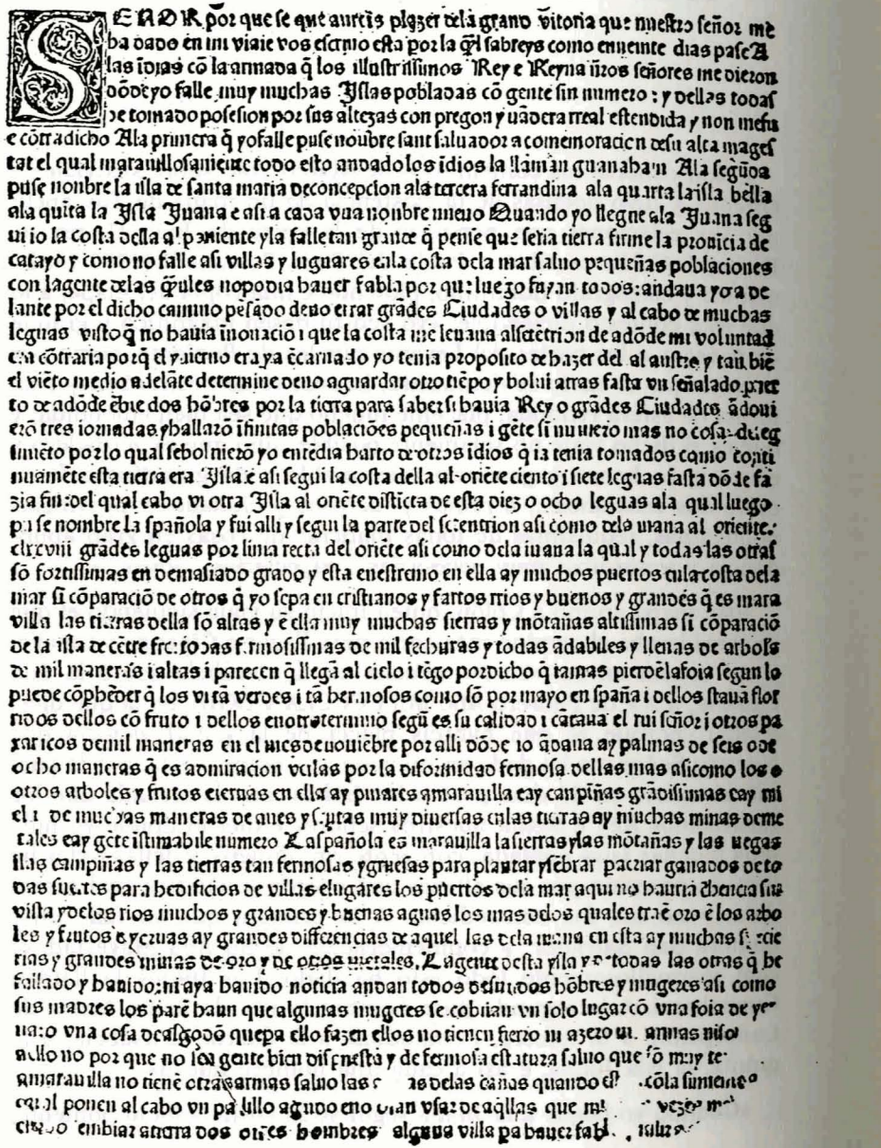
Joaquín BOSQUE MAUREL

CÓMO SURGIÓ EL NOMBRE DE AMÉRICA

Colón conocía los comentarios de Marco Polo sobre sus viajes a Oriente, y tuvo nocitias de la existencia de un mapa de Toscanelli por sus relaciones con personas de la corte de Juan II, rey de Portugal. Colón escribió a Paolo del Pozo Toscanelli (1392-1482), médico y cartógrafo florentino, pidiéndole una copia del mapa, a lo que éste contestó diciéndole: «yo veo tu deseo magnífico y grande de navegar a las partes del Levante por las de Poniente, como por la carta que te envio se demuestra, la cual se demostrará mejor en forma de esfera redonda; pláceme mucho que sea bien entendida; y que es el dicho viaje no solamente posible, sino que es verdadero y cierto y de honra y ganancia inestimable y de grandísima fama entre dos cristianos..., a reinos poderosos y ciudades y provincias nobilísimas, requísimas de todas maneras de cosas en gran abundancia y a nosotros muy necesarias... especierías... joyas...»

Este mapa animó a Colón, quien inició su viaje siguiendo el que se consideraba el camino más corto para llegar a Cipango y Catayo, y así consta en su «Carta» «Fecha en la Carabela sobre la Isla Canaria, a XV de Febrero Año Mil CCCCLXXXXIII» en la que dice: «Señor, porque sé que habreis placer de la grand victoria que Nuestro Señor me ha dado en mi viaje, vos escribo esta, por la cual sabreis como en 33 días pasé a las Indias, con la armada que los Ilustrísimos Rey e Reina nuestros señores e dieron donde yo fallé muy muchas Islas pobladas con gente sin número, y dellas todas he tomado posesión por sus altezas con pregón y bandera real extendida, y no me fue contradicho. A la primera que yo fallé puse nombre San Salvador, a conmemoración de Su Alta Magestad, el cual maravillosamente todo esto ha dado: Los Indios la llaman Guanahami. A la segunda puse nombre la isla de Santa María de Concepción; a la tercera, Fernandina; a la cuarta, la Isabela; a la quinta, la isla Juana, é así a cada una nombre nuevo».

«Cuando yo llegué a la Juana seguí yo la costa della al poniente,



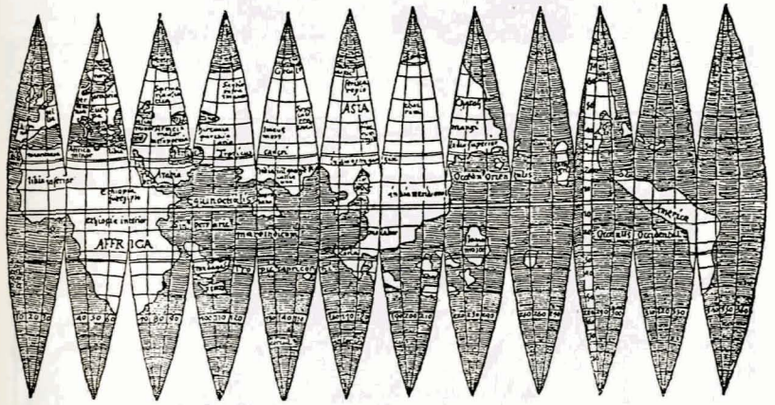
SEÑOR por que se que auereis plazer de la grande vitoria que nuestro señor me ha dado en mi viaie vos escrivo esta por la qual sabreys como en veinte dias pase a las islas con la armada q̃ los illustrissimos Rey e Reyna nuestros señores me dieron donde yo falle muy muchas Islas pobladas con gente sin numero: y dellas todas he tomado posession por sus altezas con pregon y vandera real estendida y non me fue contradicho. A la primera q̃ yo falle puse nombre sant saluador a conmemoracion de su alta magestad el qual maravillosamente todo esto andado los indios la llaman guanahani. A la segunda puse nombre la isla de santa maria de concepcion a la tercera fernandina a la quarta la isla bella a la quinta la Isla Iuana e assi a cada vna nombre nueuo. Quando yo llegue a la Iuana segui la costa della al poniente y la falle tan grande q̃ pense que seria tierra firme la provincia de catayo y como no falle assi villas y luguares en la costa de la mar saluo pequeñas poblaciones con la gente de las q̃les no podia hauer fabla por que luego fuyan todos: andaua yo adelante por el dicho camino pensando deuo encontrar grandes Ciudades o villas y al cabo de muchas leguas visto q̃ no hauia inouacion i que la costa me leuaua al septentrion de adonde mi voluntad era contraria por q̃ el inuierno era ecarnado yo tenia proposito de hazer del al austre y tambien el viento medio adelante determine de no aguardar otro tiempo y bolui atras fasta vn señalado puerto de adonde embie dos hombres por la tierra para saber si hauia Rey o grandes Ciudades adonde estos tres iornadas y hallaron infinitas poblaciones pequeñas i gente sin numero mas no cosa de consideracion por lo qual se bolniero yo entendia harto de otros indios q̃ ia tenia tomados como continuamente esta tierra era Isla e assi segui la costa della al oriente ciento i siete leguas fasta donde fazia fin: del qual cabo vi otra Isla al oriente distincta de esta diez o ocho leguas ala qual luego puse nombre la española y fui alli y segui la parte del septentrion assi como de la iuana al oriente. ciento viii grandes leguas por linea recta del oriente assi como de la iuana la qual y todas las otras son fertissimas en demasiado grado y esta en estremo en ella ay muchos puertos en la costa de la mar sin comparacion de otros q̃ yo sepa en cristianos y fartos rios y buenos y grandes q̃ es maravilla las tierras della son altas y en ella muy muchas sierras y montañas altissimas sin comparacion de la isla de cete fermosas todas fermosissimas de mil fechuras y todas andables y llenas de arboles de mil maneras i altas i parecen q̃ llegan al cielo i tengo por dicho q̃ iamas pierden la foia segun lo puede comprender q̃ los vi tan verdes i tan hermosos como son por mayo en españa i dellos stauan florridos dellos con fruto i dellos en otro termino segun es su calidad i cantaua el ruiseñor i otros pajaricos de mil maneras en el mes de nouiembre por alli donde io andaua ay palmas de seis o de ocho maneras q̃ es admiracion verlas por la disformidad fermosa dellas mas asi como los otros arboles y frutos e yerbas ay grandes differencias de aquellas de la mana en esta ay muchas sierras y grandes minas de oro y de otros metales. La gente de esta y de todas las otras q̃ he hallado y hauido: ni aya hauido noticia andan todos desnudos hombres y mugeres assi como sus madres los pare hauia que algunas mugeres se cobrian vn solo lugar con vna foia de yerba o vna cosa de algodon quepa ello fazen ellos no tienen fierro ni azero ni armas ni ello no por que no son gente bien disuesta y de fermosa estatura saluo que son muy te[illegible] amaravilla no tienen otras armas saluo las [illegible] de las cañas quando el [illegible] cola suministra [illegible] al ponen al cabo vn palillo agudo en lo [illegible] vsan de aquellas que mi [illegible] vezes [illegible] enbiar ante dos o tres hombres algunas villas para hauer fabl[illegible] saluo

y la fallé tan grande que pensé que sería tierra firme, la provincia de Catayo».

En 1513 apareció en Estrasburgo una de las ediciones de la «Geografía» de Tolomeo preparada por Matías Ringmann. Este con Gaultier Lud y Martin Waldseemüller se habían reunido en St. Die, en los Vosgos, alrededor de René II, Duque de Lorena, interesado en la Geografía.

Durante una de esas reuniones llegó una carta de Americo Vespuccio en la que daba cuenta de su tercer viaje al Nuevo Mundo. Martín Waldseemüller (1470-1518), dibujó en 1507 un mapamundi y un globo.

El globo está formado por una serie de husos impresos que habían de unirse pegados a una esfera. En él aparece una incipiente representación del sur de «América» que, en contra de la opinión de Colón, aparece como un continente independiente».

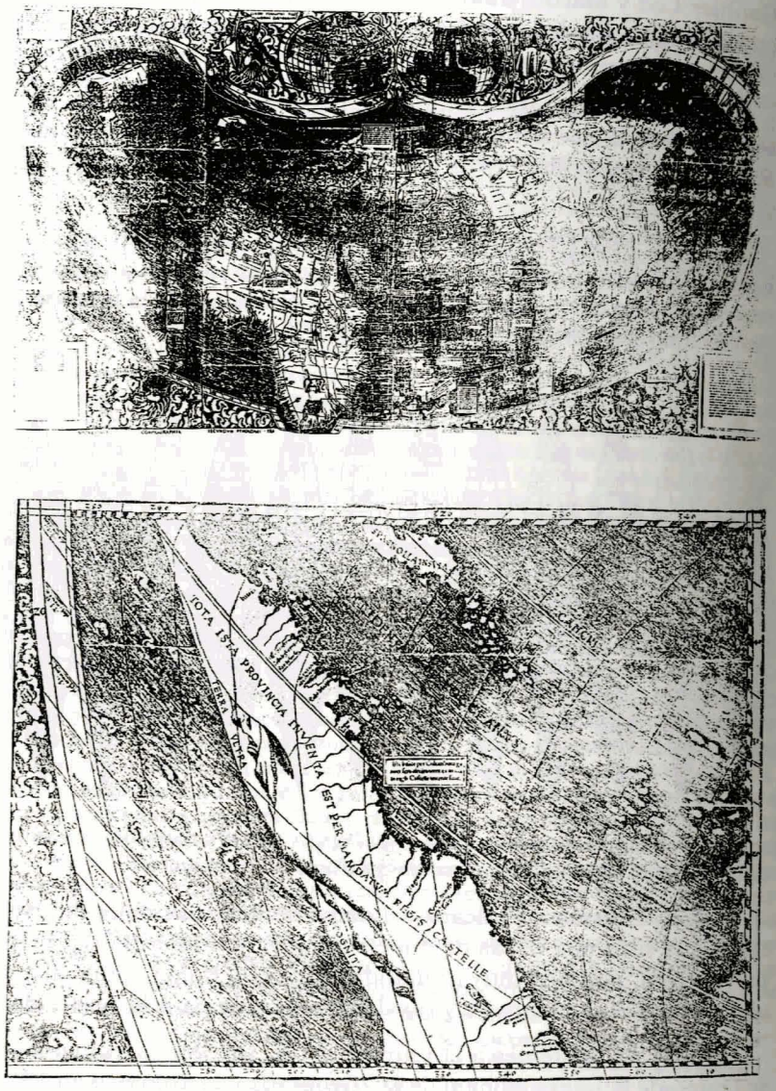


Entre esta «América» y Asia está representado «Cipango» separada de «América» por una escala gráfica.

Dada la difusión que alcanzó el mapa de Waldseemüller de 1507, del que se hizo una tirada de mil ejemplares, y el interés despertado por la carta, también muy difundida, en la que Colón anunciaba su viaje, el nombre de América quedó consagrado para la posteridad.

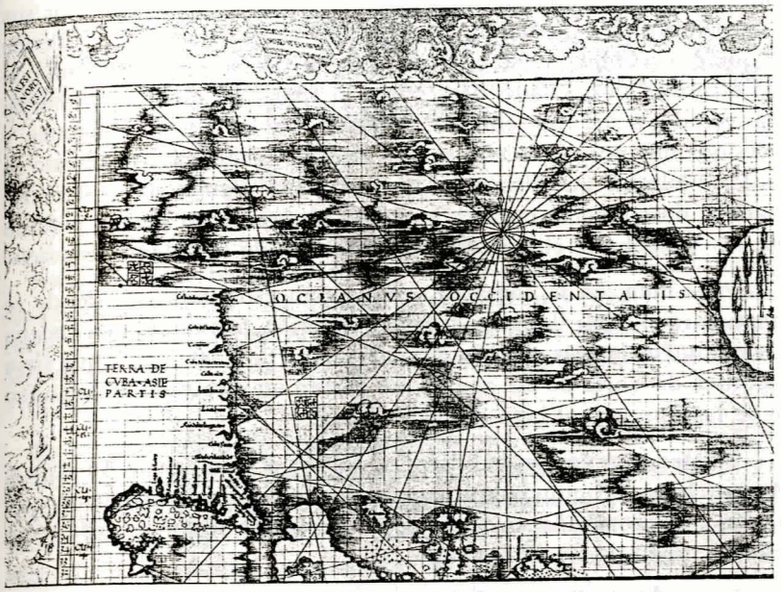
Otro de los asistentes a la reunión de St. Dié, Matías Ringmann, se ocupó de la nueva edición de la «Geografía» de Tolomeo en 1513, en la que aparece el mapa de Waldseemüller, sugiriendo se diera al nuevo continente el nombre de «América».

En el mapamundi de Waldseemüller del mismo año, 1507 ya no aparece el nombre de «América», sino que en la parte sur de este nuevo continente existe una inscripción que dice: «Tota ista Provincia inventa est per mandatvm Regis Castelle».



Detalle del Planisferio mural de Waldseemüller, de 1507.

En la Carta Marina de Walseemüller de 1516 figura una nueva inscripción «Terra de Cuba-Asie Partis». Se vuelve pues a la opinión de Colón: había llegado a Asia.



Detalle de la Carta Marina, por Waldseemüller, 1516.

En una edición de la «Geografía» de Tolomeo preparada por Miguel Servet en 1541 hay un párrafo que dice: «se equivocan los que pretenden que aquél continente se llame América, como quiera que Americo fue a aquellas tierras mucho después que Colón».

Frente a la anterior explicación, generalmente admitida, el investigador francés Jules Marcou, en un trabajo, publicado en el Boletín de la Sociedad Geografía de París y posteriormente, en traducción castellana, en el «Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid (tomo XV, n° 3, septiembre 1883) con el título «Sobre el origen del nombre de América», dice, entre otras cosas, que consideramos interesante reproducir lo siguiente:

«América, Amérrica ó Americ es un nombre de lugar en Nicaragua con el que se designan las altas tierras ó cadena de montañas situadas entre Juigalpa y Libertad, provincia de Chontales, y que se extiende de un lado por el país de los indios Carcas y del otro por el de los Ramas».

«Lo que importa saber si la voz *América* ó *Americ*, con la que se designa una parte del continente descubierto por Cristóbal Colón en su cuarto y último viaje al Nuevo Mundo, fue conocido del gran navegante, y si pudo en tal concepto ser repetido por él ó por sus compañeros de expedición. Nada hay de cierto en ello, si se atiende a que esa palabra no se encuentra en la relación muy sucinta que de ese viaje ha quedado. Mas como la aparición de la voz América ha venido a ser un enigma, a pesar de las interpretaciones y versions que acerca de ella se han dado, y como para resolverlo es preciso admitir que Vespuchy no tuvo parte alguna en tal denominación, desconocida para él, y que un librero de un pueblo perdido en los Vosgos fue el primero en hacer uso de la palabra *Americi*».

«Pues bien; en la comarca que ocupan esos indios es donde se encuentra el lugar llamado *Americ* ó *America*, formando una cadena de montañas la más elevada del país (cerca de 3.000 piés), que sirve de línea divisoria de las aguas que corren en dirección al Atlántico y de las que van al lago de Nicaragua».

«Existen grandes probabilidades de que el nombre de América ó Americ fuera pronunciado frecuentemente por los indios delante de Colón y sus compañeros de viaje, y ese nombre se conservaría entre ellos a modo de un *El Dorado*».

«De vuelta á Europa Colón y sobre todos los hombres de su tripulación, al referir su viaje debieron jactarse de haber descubierto ricas minas de oro, de cuya existencia les habian informado los indios de la costa de Nicaragua, indicando que aquellas se encontraban del lado de América; y de aquí nacería una especie de popularidad atribuida á la voz de América como nombre vulgar de la parte de las Indias descubierta por Cristóbal Colón en su postrer viaje, donde debían existir las más ricas minas del Nuevo mundo... El nombre de América, sinónimo del país dle oro por excelencia, hubo de divulgarse en los puertos de mar de las Indias occidentales, después en los de Europa, y poco a poco penetraría en el interior del continente europeo, explicándose así que el profesor librero de Saint-Dié hubiese oido desde la falda de los Vosgos el nombre de América».

«Esa creencia de que lo descubierto eran las Indias y de que se aproximaban a las bocas del Ganges, fue la causa primordial que impidió a Colón, a sus contemporáneos y a sus sucesores dar un nombre colectivo a las regiones descubiertas».

José Marie TORROJA

RETRATO Y BIOGRAFÍA DE UN NAVÍO DEL SIGLO XVIII, «EL NUESTRA SEÑORA DEL PILAR DE ZARAGOZA»

Pocas veces se ha realizado la biografía de un barco con tanto entusiasmo personal, objetividad investigadora y precisión técnica como la efectuada por el Dr. García del Valle sobre el *Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza* de la carrera Manila-Acapulco (1733-1750)».

Es la descripción de una trayectoria que abarca desde su construcción o nacimiento hasta su muerte o desaparición en aguas del océano Pacífica. Todo en su contexto de hechos, a través de sus vicisitudes en los teatros de operaciones en que participó, en relación a la internacionalización de las rutas del mar que se impuso en su época en una era, de las denominadas «expediciones científicas», que desterró totalmente los restos de aquella vieja y literaria idea del *Pacífico, lago español.*

De las dos partes del libro, en la primera se desarrolla la biografía: Se describe el marco histórico con sus viajes iniciales, se habla de los tripulantes, de las actividades de contrabando de los países europeos competidores de España, de la guerra y el comercio; en este sentido la aportación que hace García del Vale de las marcas de fardos embarcados resulta particularmente interesante (ver ilustración adjunta).

También, en último extremo, de la desaparición de la nave en pleno océano Pacífico; de la forma, en visión romántica, en que les gustaría acabar a todos los barcos: no en un «ignominioso» desguace sino completo, con todos sus elementos y hasta con su dotación para seguir navegando en el más allá dejando algún halo de leyenda, en su estela, en el más acá.

Sus singladuras por el más grande de los océanos en que tan interesante fue la aportación de Urdaneta, tan importante las rutas del «galeón» de Manila, de la China o de Acapulco, y sobre lo que

se han escrito importantes obras clásicas (como las de Chaunu y Schurz) o modernas (como las de Díaz Trechuelo) con independencia de algunas colectivas (como la dirigida por Martínez Show) o las específicamente dedicadas a puntos concretos (Higueras, Bernabeu, etc.) A través del *Nuestra señora del Pilar de Zaragoza* se estudian sus viajes y rutas así como, también, el comercio y contrabando en la economía del Pacífico.

La segunda parte es importante y novedosa. El estudio sobre el casco (dos capítulos) es muy completo y hasta minucioso. Para su redacción han sido tenidos en cuenta los textos coetáneos pero, asimismo, se han realizado estudios técnicos modernos para valorar la figura, condiciones hidrodinámicas, capacidad, etc.; la preparación técnica, especializada, del autor y el manejo de medios de cálculo y diseño avanzados permite apreciar en la obra un aparato gráfico de la mayor importancia que se complementa con otra información fotográfica (maquetas, detalles arquitectónicos, escultóricos y cartográficos de sumo interés) incorporados al libre con un cuidado y atención extremos.

El estudio de materiales (madera, metales, breas, aceites, pintu-

ras, etc.) procedentes de Europa, China, India está tan cuidado como la investigación realizada sobre el armamento y, lo que es más importante, el aparejo (motor del navío).

Parte igualmente valiosa es la incorporada en el apéndice. No se trata de algo sobrante añadido de relleno; es un elemento que resulta imprescindible en una obra tan bien realizada e impresa. Las equivalencia de unidades facilitan la comprensión de la lectura y ahorra algún tiempo a la hora de saber el valor de alguna de ellas; otro tanto sucede con los rumbos de la rosa de los vientos.

Menos difundido para los no expertos en la historia de la medicina y más útiles para el lector son los elementos componentes (unos 200) de una botica del navío, agrupados en: aceites, aguas, elixires, empalstos, jarabes, zumos, espíritus, ungüentos, vinos, extractos, píldoras, gomas, polvos, sales, tinturas, bálsamos, raíces, hojas, flores, semillas, frutas, mercuriales y elementos varios.

Del apéndice IV al XIV constituyen una magnífica síntesis de la construcción naval del siglo XVIII, globalmente tratada. Todo, como el resto de la obra, con un dominio del vocabulario, náutico y específicamente técnico, hasta límites solo alcanzables para un avezado experto.

Es también reseñable el esfuerzo de investigación documental llevado a cabo en fundamentales archivos y bibliotecas que reseña pormenorizadamente: *Archivo general de Indias* (secciones de Contaduía, Escribanía de cámara, Filipinas, Mapas y planos), *Archivo general de la Nación*, de México (Filipinas), *Museo naval* y *Real Academia de la Historia*, Madrid (manuscritos). Fuentes que complementa el autor con una completa y actualizada bibliografía.

La primacía de un tema tan, aparentemente monográfico, se ha visto dificultada por un considerable fárrago documental que ha exigido un considerable esfuerzo, tesón y paciencia; son las dificultades del investigador ante el tedio que, ocasionalmente, surgen ante lo intrincado del tema. Aquí Jesús García del Valle Gómez ha hecho un copio de datos que facilita el acceso al lector profano y atrae el experto; los ha situado en su entorno histórico, en su tiempo y espacio; fijándose en el navío y en quienes compartieron aquel habitáculo entre Manila y Acapulco.

Toda esta compleja exposición llena de datos técnicos y plena de vocablos marítimos, terminología que utiliza con precisión y soltura dan la sensación de ser términos coloquiales (a veces no tanto). Todo ello es factible mediante un dominio del material y una

capacidad de exposición en que se aprecian párrafos de claro lirismo al que hay que sumar unos dotes didácticos que también hay que encomiar en sus justos términos; como debe hacerse, asimismo, de la cuidada edición desarrollada por la Editorial Naval, con el entusiasmo y capacidad que es proverbial en su director José Antonio Ocampo.

BIBLIOGRAFÍA

GARCÍA DEL VALLE GÓMEZ, J. *Retrato de un navío; el «Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza»*. Editorial Naval. Madrid 1993. 386 páginas.

Mariano CUESTA DOMINGO

UNA COLECCIÓN DE LIBROS DE NÁUTICA DEL SIGLO XVI

Desde hace años la Cátedra de Historia de los descubrimientos geográficos y geografía de América de la Universidad Complutense de Madrid ha dado muestra constante de un elevado interés por la investigación de la historia marítima; el entusiasmo de los Catedráticos Paulino Castañeda Delgado (ahora en la Universidad de Sevilla) y, su continuador, Mariano Cuesta Domingo por el tema náutico y las ediciones primitivas con él relacionado se ha puesto ya varias veces en evidencia; cuando estaba relativamente próxima la celebración del V Centenario del Descubrimiento de América hicieron partícipe a las instituciones, especialmente con las relacionadas con la Armada, de un proyecto que, de ser aceptado, sería muy provechoso. Y así es.

Se trataba de la conveniencia de recuperar una significativa historiografía, del siglo XVI, desconocida por los no estudiosos de esta materia, desatendida de alguna manera, que incluso, a veces, pudo no ver la luz pública, quedando inédita; además resultaba generalmente difícil su compra y hasta su consulta. En su propuesta se manifestaba como prioritario la difusión, es decir hacérselo más accesible al gran público y, paralelamente, era un beneficio para los más entendidos. Todo conducía a estimular el interés a lo que se sumó la tención de la Editorial Naval (la más ligada a la Armada) que se encargó de su publicación, editorial que se vio respaldada por los directores del Museo Naval y del Instituto de Historia y Cultura Naval de Madrid.

Evidentemente los libros de náutica del siglo XVI tuvieron una importancia intrínseca y fueron muy apreciados en Europa en su época; recordemos igualmente que el hecho de que la Casa de la Contratación de las Indias estuviera ubicada en Sevilla motivó que en dicha ciudad se centrara el esplendor de las ciencias náuticas, además de ser foco de comercio y exploración; por otra parte, las prensas hispalenses fueron de las más activas en cuanto a produc-

ción de libros, en ellas se imprimieron obras geográficas, tratados de navegación y libros de viajes.

Como consecuencia, en el transcurso de la última década, la Editorial Naval ha ido publicando unos cuantos titulos rememorando una época importante en la Historia. En 1983 salía a la luz del *Quatri partitu* de Chaves (primera edición completa) y, sucesivamente, la *Luz de navegantes* de Vellerino, el *Itinerario* de Escalante, la *Suma* de Fernández de Enciso, el *Compendio* de Cortés y, en 1993, la *Instrucción* de García de Palacio; una serie de obras valiosas que aparecen muy bien presentadas y que responden a una cuidada edición; el resultado ha sido esta singular colección.

Las seis obras seleccionadas, entre las escritas en la Edad de Oro de la náutica española (siglo XVI), tratan de cosmografía, navegación, geografía, astronomía, hidrografía y construcción naval; son testimonio de un brillante pasado fáctico y científico y dignas de interés en el presente. Solamente tres fueron impresas en el mismo siglo; las restantes se conservaron manuscritas e inéditas hasta la actualidad en que se han editado por primera vez. En el caso concreto de las que ya vieron la luz hace siglos se ha procedido a su publicación basándose en la primera edición. Todas y cada una de ellas van precedidas de un documentado estudio de prestigiosos especialistas en temas náuticos.

Cronológicamente (1983-1993) los volúmenes que han ido formando la colección son los siguientes:

Primeramente, la publicación de una obra hasta entonces manuscrita y cuyo autor fue el entonces Piloto mayor y Cosmógrafo de la Casa de la Contratación de Sevilla Don Alonso de Chaves, titulada *Quatri partitu en cosmographia pratica i por otro nombre llamado Espeio de nauegantes: obra mui vtilissima i compendiosa en toda la arte de marear i mui necessaria i de grand prouecho en todo el curso de la nauegacion principalmente de España,* escrita circa 1538. El manuscrito quedó inédito en su época, según conjeturas en base a la política del sigilo siguiendo el criterio del Consejo de Indias, como protección del tráfico indiano (Chaves, 1983, p. 37), se daba demasiada información que no interesaba divulgar, particularmente en su Libro cuarto.

Los contenidos de la obra están distribuidos en cuatro partes o libros principales que a su vez se subdividen en diversos tratados y capítulos:

–Libro primero (en dos tratados):

• Tratado primero, repartido en cuatro capítulos que tratan: sobre el Calendario romano; el círculo lunar o áureo y cómo se halla; sobre el círculo solar y cómo hallarlo y sobre las fiestas movibles y cómo regularlas.

• Tratado segundo: trata de todos los instrumentos necesarios en el arte de marear y de su fábrica y uso. Se divide en nueve capítulos.

–Libro segundo:

Trata de todo lo celeste y tocante a la cosmografía práctica y arte de marear, el cual se divide en cinco tratados principales con obra subdivisiones.

–Libro tercero:

Trata de todo lo práctico en la navegación y de todo lo necesario y tocante a la ejecución del marear y de los peligros, infortunios y batallas que acontecen en la mar, y de los remedios y avisos que en cada cosa se deba proveer.

–Libro cuarto y último:

Trata de todo lo tocante a las Indias del Mar Océano, y a todas sus partes y navegaciones particulares y generales. Libro dividido en veinticinco capítulos.

Este trabajo manuscrito, de indiscutible importancia científica y de utilidad al navegante, se conserva en la Real Academia de la Historia; si bien una parte del mismo, concretamente el Libro IV, ya se había publicado en 1977, la primera edición completa ha tenido lugar en 1983 con un título algo más breve: *Quatri partitu en cosmografía práctica, y por otro nombre Espejo de navegantes.* El volumen lo componen la transcripción del *Espejo de navegantes* y un importante estudio preliminar y notas, todo ello realizado por los citados P. Castañeda y M. Cuesta, con P. Hernández (de la Biblioteca Nacional de Madrid); con esta obra se daba inicio a la colección. Intercalados en el texto del «Espejo» se reproducen los dibujos existentes en la obra manuscrita.

A este primer volumen de la colección le sucedieron otros dos que también habían permanecido ajenos a la imprenta hasta la actualidad; ambos vieron la luz en letras de molde en 1985; curiosamente se han editado en el orden contrario al que se escribieron en el siglo XVI.

Baltasar Vellerino de Villalobos, interesado por afición en el arte de navegar, escribió en 1592: *Luz de navegantes donde se hallarán las*

derrotas y señas de las partes marítimas de las Indias, Islas y Tierra firme del Mar océano; es un derrotero manuscrito profusamente ilustrado, apasaido, y que permaneció inédito por considerarse un plagio de la obra de Escalante (que se comenta a continuación); un trabajo que hasta debió ser ignorado por sus contemporáneos, no obstante se ha publicado ahora, solamente, como complemento ilustrativo del de Escalante.

El contenido de la «Luz de navegantes» se divide en:

–Libro primero: De las derrotas de las Indias, Islas y Tierra firme del mar Océano.

–Libro segundo: De las señas de las partes de las Indias y Tierra firme del mar Océano. Esta parte incluye CXIII dibujos numerados y dos sin numerar, a toda plana, de vistas de costas y algunos puertos, todos muy sencillos.

Tomada la determinación de hacer una reproducción facsímil del manuscrito, sirvió para la edición el ejemplar que se custodia en la Biblioteca de la Universidad de Salamanca (otra copia manuscrita se halla en la Real Academia de la Historia). El facsímil de 1985 va precedido de un estudio realizado por María Luisa Martín-Merás (Jefa de investigación del Museo Naval de Madrid).

Veinte años antes que Vellerino escribiera y dibujara su obra, el entonces Capitán general de la flota de la Nueva España Don Juan de Escalante de Mendoza escribía: *Libro nombrado regimiento de la navegación de las Indias Ocidentales [sic] compuesto por el Capitán Ihoan Escalante de Mendoza escripto en modo de Diálogos de preguntas y respuestas entre un filósofo graduado maestro en Artes y un piloto muy práctico y censado en la mesma navegación de las mesmas Yndias, va dividido en tres libros i en diversos diálogos,* trabajo que concluyó el autor en 1575.

Dicho título figura tachado en parte como se observa en el manuscrito, a la vez que quedaba sustituido por este otro: *Itinerario de navegación de los mares y tierras Occidentales.*

Distribución de esta obra de Escalante:

–Libro primero:

Del Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales, en que habiendo llegando el interlocutor nombrado al Puerto del río de Sevilla, vio un barco presto para ir por el mismo río al puerto de Sanlúcar de Barrameda y, preguntando al Arraéz y marineros si le

quieren llevar en él, se le excusan de ello; y llegado el piloto, que lo tení fletado a su costa para su navegación, se comienza entre ambos el primer diálogo sobre la navegación del mismo río, hasta llegar al puerto de Sanlúcar, en que se platican y tratan costas útiles, y necesarias a ello.

–Libro segundo:

Del Itinerario de los mares y tierras occidentales, en que después de haber salido todas las naos de la flota fuera de la barra de Sanlúcar y, estando repasando, amainadas y surtas, se comienza entre los interlocutores el diálogo que trata de la navegación que se debe hacer desde allí hasta llegar a las islas de Canarias.

–Libro tercero:

Comienza el diálogo que trata de las navegaciones que se deben hacer desde los puertos de la Nueva España, Honduras y el Nombre de Dios, en demanda del puerto de la Habana, y de lo que se debe advertir tocante a las mismas navegaciones.

Esta obra de Escalante superaba a la de sus célebres antecesores pero, sin embargo, no se le dió licencia para imprimir (el Real Consejo de Indias retuvo el permiso para publicación durante 48 años), por razones similares a las del «Espejo de navegantes» de Chaves, es decir, ante el cúmulo de información que se ofrecía a los enemigos de España; el trabajo permaneció inédito.

Fue en 1985 cuando se hizo realidad la publicación de la primea edición; para ello se decidió utilizar el manuscrito de la Biblioteca del Museo Naval (Ms. 523) que, a su vez, es una copia del códice original que Martín Fernández de Navarrete confrontó en 1791 con el conservado en la Biblioteca Real, hoy en la Biblioteca Nacional de Madrid (Ms. 3104). Ha salido con el título de «Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales, 1575» y de la edición se ha encargado, así como del estudio preliminar, Roberto Barreiro-Meiro, quien ha creido oportuno respetar casi en su totalidad la transcripción de Navarrete, pero, por el contrario, ha incorporado ilustraciones en algunas páginas del texto del *Itinerario* que son ajens a la copia manuscrita de que se sirvió.

Respecto a los ejemplares manuscritos de esta obra de Escalante, ha habido cierta preocupación por la determinación del verdadero original. Según Fernández de Navarrete el de la Biblioteca Nacional era el borrador original (en él se constatan numerosas correcciones y tachaduras, así como los huecos donde habrían de ir las figuras

correspondientes que lo ilustrarían); por otra parte se tenían noticias de la existencia de otros dos ejemplares siendo el último una aportación ofrecida por Navarrete. Después de la adquisición en 1992, por la Dirección General de Bellas Artes y Archivos, de un ejemplar subastado en París, que incluye los dibujos, algunas láminas, esquemas y tablas de declinaciones solares, se podría considerar éste como el manuscrito original preparado para la impresión. Precisamente este embellecido ejemplar manuscrito, recientemente recuperado para el Patrimonio histórico español, se trata del tercero que en su día aludió el citado Navarrete y que desde hace poco tiempo custodia el Museo Naval de Madrid.

Estas obras permiten tener una idea muy aproximada del conocimiento náutico en España durante el siglo XVI, época de hegemonía marítima indiscutible española y que pusieron muy alto el nivel profesional de los navegantes españoles.

Los otros títulos de la colección corresponden a escritos publicados hace cuatro siglos y alguno casi cinco; no obstante siguen constituyendo importantes documentos para conocer una parcela de la historia española; si además resulta ser consulta de difícil acceso, la oportunidad de volverse a estampar hace que el empeño editorial sea elogiable y merecedor de gratitud. Me refiero a las siguientes obras, obviamente, publicadas dentro de la colección:

Una nueva edición de la *Suma de geographia que trata de todas las partidas y provincias del mundo en especial de las indias y trata largamente del arte de marear, juntamente con la espera [sic] en romance, con el regimiento del sol y del norte: nuevamente hecha,* del bachiller Martín Fernández de Enciso, cuyos datos de impresión se hallaban reflejados en el colofón: impresa en Sevilla, por Jacobo Cromberger, en 1519.

El propio título es indicativo del contenido, de hecho comienza con el estudio de la Esfera terrestre, sigue con una Introducción a la Geografía, Tablas solares y Regimiento del Norte; a continuación trata de la Descripción de las provincias y partes del mundo (Europa, Asia, Historia Sagrada, Africa, Segunda India, Indias Occidentales).

Fue una primicia dentro del siglo XVI, ya que esta obra dió impulso con precisión a una larga andadura geográfica americana (*Suma*, 1987, p. 5), siendo el primer libro que trata de la navegación a las nuevas tierras descubiertas; el autor, además, había participado en los descubrimientos y exploraciones de ellas.

Cuatro portadas de la colección: *Suma* de Ddez. de Enciso, *Breve compendio* de Cortés, *Itinerario* de Ecalante e *Instrucción* de G. de Palacio.

De la «*Suma*» de Enciso hubo otras ediciones posteriores; en el siglo XVI dos españolas (de Sevilla, 1530 y 1546) y una traducida al inglés (Londres, 1578); y en el siglo XX se han publicado: en Madrid 1948 (facsímil de la 1519) con una tirada de 250 ejemplares y en Bogotá (1974), además de la edición inglesa de 1932.

En 1987 se ha hecho la última edición de la *Suma de Geographia*, encargándose del cuidado de la misma, así como del estudio que la precede, el profesor M. Cuesta Domingo; transcribe el texto de la primera edición de 1519, pero tiene en cuenta las otras del mismo siglo. El porqué de la edición de 1987 se debe a la idea primera de la colección, es decir, facilitar la difusión de esta obra a todo investigador que se interese en conocer mejor el estado en que se encontraba la ciencia durante los años de los grandes descubrimientos geográficos así como del conocimiento que por entonces se tenía de la imagen física de la Tierra (*Suma*, 1987, p. 53).

Muy interesante, e incorporada al plan de publicaciones del V Centenario, es la obra editada en 1991 con el título de *Breve compendio de la esfera y del arte de navegar* del célebre aragonés Martín Cortés de Albácar, con un destacado estudio de Mariano Cuesta Domingo, encargado de la edición.

La primera impresión había tenido lugar en Sevilla, en casa del impresor Antón Alvárez, en 1551, titulada: *Breve compendio de la sphera y de la arte de navegar, con nuevos instrumentos y reglas exemplificado con muy subtiles demontraciones*, compuesta por Martín Cortés, quien se lo dedicaba a Carlos V Rey de las Españas (de ahí que en la portada vaya grabado el escudo de las armas imperiales).

El contenido se distribuye en tres partes con varios capítulos:

–Prólogo.

–Parte Primera del Compendio: trata de la composición del mundo y de los príncipes universales que para el arte de la navegación se requieren. Formado por veinte capítulos.

–Parte Segunda: trata de los movimientos del Sol y de la Luna y de los efectos que sus movimientos se causan. Dividido en veinte capítulos.

–Parte Tercera: trata de la composición y uso de instrumentos y reglas de la arte de navegación. Dividida en trece capítulos.

Cinco años después salió la segunda edición española (en Sevilla, 1556) y, cuatro siglos más tarde, se hizo edición facsímil de la primera en Zaragoza (1945); se publicó en Londres, en lengua inglesa, varias veces durante el siglo XVI (1561, 1572, 1579, 1584, 1589, 1596) y tres más en el XVII (1609, 1615, 1630). Haber sido tan editada evidenciaba el marcado interés ofrecido por esta obra y particularmente a los británicos (manifestaba uno de los traductores que ningún otro país culto contaba con una Cátedra de estudios náuticos como poseía España en la Casa de la Contratación de Sevilla).

Asombra el hecho de que el autor no practicara el arte de navegar, aunque ello no fue inconveniente, su preparación cultural y científica le sirvieron en su aplicación a la náutica, es más, su interés por el «arte de marear» le llevó a hacer de su teoría algo dotado de senciller (Cortés, 1991, p. 33), al alcance de todos; así se justifica la difusión y el éxito. Sin duda este texto fue una de las más brillantes aportaciones técnicas de la naútica de la Era de los Descubrimientos peninsulares.

En las páginas que preceden al *Breve compendio de la Esfera* de 1991, el Profesor Cuesta hace un estudio sobre los Descubrimientos geográficos y progresos técnicos, y otro sobre Martín Cortés y su obra, que complementa con datos y noticias de las distintas autoridades citadas por el autor en el transcurso del texto; asimismo es el responsable de la transcripción del texto correspondiente a la primera edición objeto de esta nueva publicación; incluye las ilustraciones relativas a esferas y figuras astronómicas que en la primera aparecieron grabadas en madera; con todo ello, el editor literario facilita y estimula su lectura y la publicación posibilita la accesibilidad de una obra importante, «rara», y difícil de encontrar en las bibliotecas por los investigadores de estos temas.

El último volumen de la colección, por ahora, corresponde a una obra cuya primera edición vio la luz en ultramar, mientras su autor era Oidor en la Real Audiencia de la ciudad de México; el título que llevaba era el siguiente: *Instrucion nauthica para el buen vso y regimiento de las naos, su traça y gouierno conforme à la altura de Mexico*, compuesta por Diego García de Palacio e impresa en casa de Pedro Ocharte, en México el año 1587 (si bien había sido escrita en 1583).

La *Instrucción náutica* se halla dividida en cuatro libros, después del proemio, y termina con un Vocabulario marítimo:

–Libro primero, dividido en nueve capítulos, trata sobre la Esfera material y disposición para entender las alturas; las Tablas de la

declinación; el uso y demostración del Cuadrante; el uso del Astrolabio; cómo hacer la Ballestilla y sobre el uso de la misma; reglas necesarias para saber, con la Estrella del Norte, qué hora es de la noche; sobre la forma del Crucero y Polo del Sur y sobre el nordestear y noroestear de la Aguja.

–Libro segundo, dividido en nueve capítulos, trata sobre el áureo número; sobre la Epacta: cómo hallar de cabeza todas las conjunciones de la Luna con el Sol; sobre la Luna y el Sol; las mareas; cómo saber cuándo hay pleamar o bajamar y, por último, cuántas leguas se andan por cada una de las siete cuartas.

–Libro tercero, dividido en tres capítulos: Astrología rústica y señales por el Sol, Luna, etc.; Carta de marear, su construcción y forma; Tablas de la Luna.

–Libro cuarto, dividido en 35 capítulos: sobre la cuenta y traza que ha de tener cualquier nao; sobre las velas, vergas, aparejos, etc. y cables; sobre el capitán, maestre, piloto y demás personas y oficiales de la nao y, finalmente, sobre la nao de guerra.

–*Vocabulario de los nombres que usa la gente de la mar.* El estudio de dicha terminología es francamente enriquecedor.

García de Palacio era jurita e historiógrafo, tuvo un gran interés por la náutica aparte de practicar la navegación y saber utilizar, para bien, su experiencia. La empresa ultramarina del XVI exigía un desarrollo de la náutica a todos los niveles; todo ello incidió en la preocupación que el autor tenía por la normalización de la arquitectura naval (como se desprende del estudio realizado por M. Cuesta en la ed. de 1993).

Se trata de la primera obra de náutica impresa en la América hispana e incluye gráficos de la arquitectura naval «cuyos dibujos han servido para ilustrar infinidar de obras referentes a la historia marítima» (*instrucción*, 1993, p. 44), por tanto varios planos y grabados pueden considerarse los primeros estampados sobre la construcción de navíos. No cabe duda de que la *Instrucción* es un testimonio de la calidad constructora naval de la España de su tiempo.

Sorprendentemente no se volvió a editar hasta 1944 (en Madrid por Cultura Hispánica) mediante reproducción facsímil. Siendo una obra muy destacada y relevante en la época y pasando a formar parte del grupo de las consideradas obras «raras» en las bibliotecas importantes (un ejemplo significativo es que la Biblioteca Nacional

de Madrid carece de ejemplar alguno de la primera edición dentro de su rico fondo antiguo), hace que su elección, aprovechando la posibilidad de ofrecer al público este sugestivo trabajo para la historia de la marina, sea muy acertada.

Cuesta Domingo se ha encargado de la edición de este nuevo volumen de la colección, *Instrucción náutica* de Diego García de Palacio, que la Editorial Naval acaba de sacar en 1993; un interesante estudio previo sobre la vida y obra del autor, acompaña al texto náutico del que el editor literario ofrece una cuidada transcripción de la primera edición, incorporando la reproducción de los representativos grabados que en ella se contenían, al igual que todas las tablas.

Si bien es cierto que esta obra de Diego García de Palacio ha sido publicada un año después de la fecha mágina de conmemoración del 92, también puede convertirse en el punto de enlace que anuncie el devenir de las siguientes publicaciones y, de esta manera, se difundirá la brillante aportación de los navegantes y científicos españoles al mayor conocimiento del mundo que se iba descubriendo y la interrelación existente con el desarrollo de la ciencia.

Después de estas líneas se puede concluir que el deseo de todos cuantos han colaborado en hacer realidad la publicación de esta peculiar colección de historiografía náutica ha sido el de ayudar a promover el estudio e investigación de la Marina en la Historia, lo cual va siendo un hecho. Por nuestra parte deseamos que la tarea emprendida, y que ya alcanza un volumen apreciable, se continue con otras obras tan importante como las hasta aquí presentadas y confiamos persista la excepcional acogida entre aquellos a quienes investigan sobre esta parte de la ciencia o, simplemente, son atraidos por estos temas. Particular mención debe hacerse de la Editorial Naval por la meritoria labor que está desarrollando.

M.ª del Pilar CUESTA

LA MINERÍA EN NUEVA GRANADA
NOTAS HISTÓRICAS (1500-1810)

Con motivo de la celebración del 5° Centenario del Descubrimiento de América, se organizó en el Instituto de la Ingeniería de España, una comisión para promover la aportación científica y técnica de las diversas ramas de la ingeniería a este evento, esta comisión designó a J.M. López de Azcona, como representante de la ingeniería de minas y actividades afines.

Entre mis propuestas figuraba la del título de esta nota informativa, dada la existencia en el archivo del Real Jardín Botánico de Madrid, de una magnífica información, bien catalogada, de los fondos procedentes del naturalista gaditano José Celestino Mutis (1732-1808) sobre minería en Nueva Granada.

La obra programada, lo fué en dos volúmenes, el primero editado en 1992 con 116 páginas, con mi presentación, como coordinador, donde se justifican la importancia de las aportaciones.

La primera colaboración con 35 páginas, de los historiadores, M. Lucena Giraldo y M. del Mar Flores trata de «La minería en las relaciones e informes de los virreyes y gobernantes de Nueva Granada (1729-1818). Recordamos que al comienzo de la época virreinal, la exportación única de Nueva Granada, era el oro, mientras que al final del periodo, solo representaba el 90%, correspondiendo el 10% restantes, prácticamente a industrias agropecuarias, pues las materias exportadas eran: algodón, cacao, palo de tinte, quina y cueros. El comercio estaba limitado por la deficiencia de los caminos, carestia de los transportes, aislamiento de los centros productores, estructura fiscal, dificultades de liquidez, grandes problemas institucionales en su economía. Según Mutis, eran necesarias grandes innovaciones políticas y científicas, para incrementar el florecimiento de Nueva Granada.

Esta importancia del comercio del oro, justifica la gran cantidad de datos valiosos sobre minería, geografía e historia, encontrados

en los informes y relaciones de mando de los virreyes, la mayoría firmandos en Santa Fe. Comienzan con el de Antonio Manso Maldonado (1729-julio-20); sigue el de Sebastán de Eslava (1751-octubre-1); hecho por su Oidor Apoderado Antonio de Berastegui; el de José Solis y Folch de Cardona (1760-noviembre-25); el de Pedro Messia de la Zerda (1772-septiembre-14). Con éste, está archivada una ampliación de Francisco Moreno Escandon, fiscal protector de indios en dicha Real Audiencia, Juez y Conservador de Rentas Reales; el de Manuel de Guinor (1776-enero-18); el de Antonio Caballero y Góngora (1789) (Turbaco 1789-febrero-20); el de Francisco Gil y Lemos (1789-julio-30), éste tiene un suplemento debido a Francisco Silvestre (1789) quien se califica de «curioso y celoso del bien del estado»; Jose de Ezpeleta (1796-diciembre-1); el de Pedro Mendinueta (Guaduas-1803-diciembre) y el de Francisco de Montalvo (Cartagena de Indias-1818-enero-30).

Los autores recopilaron literalmente todas las informaciones contenidas sobre minería.

El segundo trabajo, con treinta páginas, fué redactado por los licenciados Antonio Córdoba Pardo y Angeles Rodríguez Bouza y lo titularon «Oro y despropósitos, La minería en el Nuevo Reino de Granada (1500-1810)». Describen las regiones auríferas del Pacífico, Antioquia, Magdalena y Cauca, acompañándolas de los respectivos croquis topográficos.

Tratan los diversos laborios, tanto de placer, como de veta, en verano y en invierno, así como la minería nómada, insistiendo en su comercialización y transporte; la provisión de avios; la sociedad y economía en torno a la minería; la indispensable aportación de afroamericanos; el descubrimiento de la platina por Antonio de Ulloa y de la Torre (171?-1795) en 1743, en dicho virreinato. Incluyen como anexo el trabajo de Mutis (1782) sobre el estado de la minería y los planos y descripción de la máquina para beneficio por amalgamación de los minerales argentíferos con toneles, debida a Ignacio Born, Baron de Born (1742-1791).

El profesor de geología de la Universidad de Caracas, Ing. de Minas Urbani, tuvo interés en conocer el trabajo sobre las minas de cobre de Aroa, escrito y publicado en 1621 por Manuel Gaytan de Torres. Era conocida la existencia de esta publicación, por la *Bibliografía* minera hispanoamericana de los ingenieros de minas Eugenio Maffei y Ramos y Ramón Rua Figuero, publicada en Madid en 1871, donde figura con el Nº 992. Estas minas de Aroa o de Cocorote, fueron las más importantes de cobre de Venezuela,

explotadas desde principios del XVII, hasta mediados del XIX, descubiertas en 1612, por Alonso Sánchez de Oviedo.

Logró el autor localizar un ejemplar de esta obra en «The British Library» de Londres. Consta de 47 pgs. de 20 x 28 cm y está fechada en la Habana (1821-junio-10). En ella se describen el sitio de las minas y su riqueza; los ingenios y las fundiciones; el traslado del mineral de las minas a las fundiciones; el sustento del pueblo, pan, carne, pescado y sal; coste de la puesta en explotación; compra de negros, ganados y herramientas; lugares donde deben fundarse las poblaciones; apertura de una fábrica de galeones en Botbutrata; facilidad y poco coste de la fundición de artillería en Botbutrata; protección de las costas de Barlovento; administración del tabaco por tener que ir los vecinos a venderlo a Cartagena; insiste Gaytan sobre la importancia del labrado de estas minas, para la fortificación. Concluye de que «no se ofrecerá ninguna dificultad a todo cuando ha propuesto».

El Lic. F. Pelayo es el autor de la cuarta aportación y trata de los ensayos de beneficio de minerales de plata de la mina de Manta, iniciados (1785-abril-3), por Juan José de Elhuyar y de Subice (1754-1796) y Mutis, comparando las técnicas de fusión y de amalgamación, ésta última, por la variable de barriles denominada de Born, anunciada en la Gaceta de Madrid (1785) como algo extraordinario en aquellos tiempos. Los ensayos se prolongaron durante varios años y en 1803, comentaba el ingeniero de minas riojano, Angel Díaz, la mejora del rendimiento de azogue, con la técnica de Born, perfeccionada por Juan José de Elhuyar, menor duración del proceso, y mayor recuperación de la plata.

Publicado el primer volumen (1992) de la obra, iniciamos el segundo volumen, con cinco aportaciones. En varias ocasiones, habiamos deducido que el tratado de «orygtologia» existente entre los papeles de Mutis conservados en el Real Jardín Botánico, con clara inspiración werneriana (Teófilo Abrahan Werner 1749-1817) se debía a Juan José de Elhuyar dados que los dos ingenieros de minas españoles que trabajaban con Mutis en Nueva Granada, Juan José de Elhuyar y su cuñado Angle Díaz, fueron discípulos de Werner en Freiberg, pero a Díaz, no lo considera con capacidad suficiente para escribir el mencionado tratado. Este tema lo han desarrollado los Drs. ingenieros de minas Francisco Javier Ayala Carcedo y Octavio Puche Riat con el título. «La orytología de Juan José de Elhuyar (1754-1796) y la Oritognosia de Andrés Manuel del Río y Fernández (1764-1849). Primeros tratados geológicos españoles escritos en América».

Los autores tratan de la evolución de las grandes ideas geológicas en el mundo hasta 1800; la evolución de las ideas geológicas en España hasta 1800; la orytología de Juan José de Elhuyar; la primera orytognosia de Andrés Manuel del Río; la mineralogía española en la primera mitad del siglo XIX; la persistencia de la polémica entre plutonistas y neptunistas.

Nos agrado considerablemente la conclusión a que llegaron los Drs. Ayala y Puche, de que el autor de la orytología del archivo del Real Jardín Botánico es Juan José de Elhuyar.

Debemos recordar la importancia fundamental de los afroamericanos en el desarrollo de la minería en Nueva Granada, más fuertes y trabajadores que los nativos, tema desarrollado por el diplomático Anthony Dzimah, gran conocedor del asunto. Trata de los africanos antes de 1492; la preparación de los navíos para negros, verdaderos establecimientos flotantes de tortura; la captura de los negros y su acondicionamiento a bordo; la llegada al territorio neogranadino y la legislación relacionada con la importación y trabajo de los esclavos; los cimarrones; los palenques. Destaca la actividad de franceses y holandeses en este tráfico de esclavos y el consiguiente enriquecimiento de estos negreros, que los traspasaban a los entradores en Cartaga a precios abusivos, con la obligación de los aviadores a su adquisión, por ser la demanda de mano de obra superior a la oferta, con reducción del labrado de las minas por falta de mano de obra.

Estos dos trabajos, ya están compuestos, pero debido a la reducción presupuestaria del cuarto trimestre de 1992, quedaron pendientes de redactar y componer tres aportaciones para éste segundo volumen. Una debe tratar de la minería de la plata en Nueva Granada, por el Lic. Lucena, otro del maravilloso país de las esmeraldas, como denominó Juan José de Elhuyar (1786) cuando estudió las esmeraldas de Muzo, por el Lic. Pelayo. La tercera, se refiere a la creación de un cuerpo militar de ingenieros de minas en Popayan, por el Lic. Lucena. Estas tres aportaciones, están pendientes de que los autores las finalicen cuando existe consignación para editarlas.

Con estos dos volúmenes, se contribuye a evidenciar la importancia de la minería en Nueva Granada, durante el período virreynal.

Juan Manuel LÓPEZ DE AZCONA

Bibliografía

Domingues, Angela: ***Viagens de exploraçao geográfica na Amazónia em finais do século XVIII: política, ciência e aventura,*** **Lisboa, Secretaria General do Turismo, 1991.**

Bajo este título, Angela Domingues propone un nuevo planteamiento en el estudio de los viajes portugueses de demarcación y las expediciones científicas que, si bien han sido objeto de estudio de muy diversos autores, siempre se han tratado por separado.

Angela Domingues aboga por el estudio conjunto de ambos tipos de expediciones, partiendo de la idea de que los viajes de demarcación no estuvieron exentos de presentar relaciones detalladas de lo encontrado a su paso y que estas mismas relaciones fueron utilizadas por los naturalistas para redactar las suyas propias. Asimismo, los científicos, concretamente Alexandre Rodrigues Ferreira, presentaron en sus diarios argumentos que se escapaban de un contenido meramente científico para acercarse más a cuestiones de tipo económico, socio-cultural y político. La razón de la convergencia de expediciones que en principio tenían objetivos tan diversos, tales como el tratar cuestiones político-estratégicas de fronteras entre España y Holanda –en el caso de las partidas de demarcación en la capitanía de San José del Río Negro– o el interés meramente científico de los naturalistas imbuidos de la cultura europea de la Ilustración, reside en que ambas fueron organizadas por el Estado.

Ante la crisis del Antiguo Régimen y del sistema colonial mercantilista, el Estado portugués toma conciencia, a finales del XVIII, de los nuevos problemas a que se enfrenta e intenta buscar soluciones. Para ello promueve una serie de reformas en la educación con el fin de incentivar el desarrollo de una élite cultural que deberá estar al servicio de la administración. A esta nueva élite pertenecerán tanto los miembros de las expediciones científicas, con una educación universitaria, como los de los viajes de demarcaciones que se formaron en las Academias Militares.

La intervención del Estado irá, no obstante, mucho más allá, actuando como mecenas de los diversos viajes realizados para, según sus propios intereses, conocer los territorios apenas explorados en la Amazonia brasileña. Se trata, por tanto, de viajes organizados, con fines premeditados y en los que el interés meramente científico no se puede disociar de lo político o económico, y viceversa, dentro del más puro racionalismo ilustrado.

El espacio geográfico de la capitanía de San José de Río Negro, fue uno de los objetivos principales del Estado portugués a fines del

XVIII por el potencial económico que ofrecía y por su situación conflictiva con respecto a los límites fronterizos con las colonias vecinas. Se trataba de una región ocupaba «de jure» pero no «de facto» en un momento en que la ocupación del suelo era esencial. En esta dinámica surge el Tratado de San Ildefonso en el que Portugal se verá apoyado por Inglaterra y España por Francia, quedando así trasladado al continente americano el principio europeo del equilibrio entre naciones. Con él, se pretenderá zanjar la cuestión de los límites coloniales de ambas potencias. Para hacer el tratado efectivo se requerirá el reconocimiento exhaustivo del territorio en cuestión y es en este aspecto en el que se desarrollan las partidas de demarcación que serán simultáneas en el espacio y en el tiempo a las expediciones científicas de Ferreira. Aspecto éste que llevará a la autora a determinar que ambas están estrechamente relacionadas y por tanto su estudio debe realizarse conjuntamente.

El trabajo de Angela Domingues concluye con la afirmación de que si bien las exploraciones de Ferreira tuvieron un claro interés por los asuntos que atañían al estado, no por ello dejaron de aportar importantes datos científicos –aun a pesar de que no gozaron de una aplicación inmediata– puesto que constituyeron una fase inicial de recogida de información seguida, a finales del XVIII y principios del XIX, por hombres como José Joaquín Vitorio da Costa, José Simoes de Carvalho, Joao Wilkens o Pinto de Sousa.

Por otra parte, las partidas de demarcación, cuyo objetivo fue establecer los principios que conducirían a dar validez al Tratado de San Ildefonso, no tuvieron éxito puesto que el Tratado fue, finalmente, anulado.

Política, ciencia y aventura se aúnan en las expediciones amazónicas del XVIII. El Estado y los particulares unen sus intereses para desvelar los secretos ocultos del espacio aun salvaje. El desconocimiento de las áreas exploradas y lo intrincado del paisaje, obligaron a los expedicionarios a vivir toda clase de riesgos. Se vieron envueltos en levantamientos indígenas, crisis de abastecimiento y una serie innumerable de penalidades en su esfuerzo por desbravar la Amazonia brasileña. La penetración tuvo que llevarse a cabo a través de los cursos fluviales, a bordo de canoas construidas con herramientas de los colonizadores pero siguiendo las técnicas indígenas. Por tanto, los resultados obtenidos en el conocimiento del espacio geográfico amazónico vienen dados gracias al esfuerzo de los expedicionarios, ya fueran militares o naturalistas, y al de los autóctonos, así como por el de todos los personajes que colaboraron

en la obtención de información, recopilada por los viajeros, o en los trabajos prácticos de apoyo.

La lectura de este volumen resulta fluida, a pesar de que el texto no se presenta en castellano, amena y muy interesante. Resulta novedoso el planteamiento del tema que, en esta ocasión, no llega a ser analizado en profundidad puesto que no pretende ser sino una invitación para que las investigaciones sigan por la línea que nos señala.

Inmaculada Simón Ruiz

J.M.G. Kleinpenning (ed.): *The Incorporative Drive. Examples from Latin America.* Verlag breitenbach Publishers. Saarbrücken. Fort Lauderdale, 1991. Nijmegen Studies in Development and Cultural Change nº 8, 293 págs.

Esta obra es fruto del III Encuentro sobre Problemas de Latinoamérica, organizado en nombre de la Real Sociedad Geográfica Holandesa (sección de Geografía de los Países en Vías de Desarrollo), por geógrafos de la Universidad Católica de Nijmegen con especialistas en áreas en vías de desarrollo. Se celebró del 14 al 16 de Noviembre de 1990 en Groesbeek (Holanda). Desde entonces el grupo organizador forma parte del «Nijmegen Institute for Comparative Studies in Development and Cultural Change» (Instituto de Nijmegen para Estudios Comparativos sobre el Cambio en el Desarrollo y el Cambio Cultural) (NICCOS), que son los que publican esta obra y que tendrán como tema central en este Instituto: «Incorporation and Reaction» (Unión/Incorporación y Reacción).

Se trata de una serie de artículos, cuyo sentido e hilo conductor expone el Dr. Kleinpenning en la introducción al clarificar lo que se entiende por integración e incorporación (espacial, económica, socio-cultural, política e institucional), fenómenos ambos que siempre van acompañados por movimientos sociales. Los artículos describen las fases en que se desarrollan las mismas, que podríamos resumir en las siguientes: fase colonial, capitalista, y problemas actuales. En algunos casos se añaden también algunas proyecciones futuras (Lüker) e incluso una valoración que en el caso de la incorporación alemano-paraguaya según el Dr. Kleinpenning tuvo éxito.

Los diversos autores profundizan en los aspectos diferentes de la colonización que está sucediendo o ha sucedido en algunas áreas de

Latinoamérica como: Oeste de Brasil, Amazonia brasileña, Este de Paraguay, el Chaco y el Norte de Costa Rica. Otros artículos ilustran la importancia del turismo y la política de desconcentración industrial en la incorporación a la economía moderna, especialmente en Méjico o el desarrollo de las medidas regionales de Argentina. En los ejemplos de Chile y las Antillas francesas se tratan aspectos de incorporación política. Hay dos contribuciones sobre aspectos urbanos: la capacidad de las ciudades pequeñas e intermedias para incorporar emigrantes, con ejemplos de Méjico y Bolivia, y la integración en el sistema urbano de los habitantes de bajas rentas de los proyectos de viviendas baratas de Recife (Brasil).

Todos los artículos juntos ilustran las formas diferentes en que los gobiernos, regiones, empresas, grupos de ricos y pobres intentan alcanzar progreso y prosperidad en América Latina, y los problemas con los que se enfrentan y los puntos flacos y efectos negativos de estos intentos.

Cada uno de estos artículos constituye una completa investigación acompañada de las oportunas conclusiones y la bibliografía correspondiente, así como de abundantes ilustraciones y mapas.

En conjunto se ilustran diferentes formas en que gobernantes, regiones, empresas, grupos de ricos y pobres intentan alcanzar el progreso y la prosperidad, y los problemas con los que se tienen que enfrentar y puntos flacos y efectos adversos de estos intentos.

Mª Luisa de Lázaro

LÓPEZ DE AZCONA, JUAN MANUEL; GONZÁLEZ CASANOVAS, IGNACIO; RUÍZ DE CASTAÑEDA, ESTHER. Madrid. 1992. fº. 4 vols.

Este repertorio de la minería iberoamericana, bibliográfico y biográfico, representa la consumación de un esfuerzo de investigación histórica dilatado a lo largo de un siglo.

Hace exactamente cien años, algunos de los ingenieros de minas integrados en la Comisión del Mapa Geológico de España (actualmente Instituo Tecnológico Geominero de España, ITGE), emprendieron bajo la dirección del académico Manuel Fernández de Castro, un ambicioso proyecto recopilador, en lo que estaba destinado a ser una «Bibliografía minera hispano americana», un vasto caudal de informaciones (manuscritos, publicaciones, notas bibliográficas, notas biográficas) sobre el desarrollo en Iberoamérica de las actividades mineras y de las ciencias vinculadas a la minería. La obra, se

inició en 1891 y se prolongó a lo largo del año siguiente, en un laborioso esfuerzo que tomó, como punto de partida, la bibliografía minera que habían confeccionado, en 1871, los ingenieros Eugenio Maffei y Ramos y Ramón Rua Figueroa y Fraga.

Por falta de crédito para su publicación y fallecimiento de sus promotores, el proyecto quedó interrumpido, y sus logros por iniciativa de uno de sus principales colaboradores, el académico Gabriel Puig y Larraz, custodiado desde entonces en la biblioteca del Instituto Geológico y Minero de España.

Se comenzó a hablar (1987) de aportaciones científicas al V Centenario y el Académico López de Azcona, sugirió a la dirección del IGME la preparación de la obra comentada. Iniciados los trabajos y vista la importancia que alcanzaba, indicó (1990) a la dirección del Instituto, la necesidad de ampliar la preparación de la obra con dos doctorandos en historia hispanoamericana. Gracias a las colaboraciones económicas del Colegio de Ingenieros de Minas, de la sociedad estatal V Centenario, y de varias entidades mineralúrgicas, se decidió (1990) incrementar en dos los autores y dar entrada como colaboradores a varios especialistas españoles e iberoamericanos en la preparación de lo que habría de ser la primera recapitulación bibliográfica y biográfica continental acerca de la minería y sus ciencias afines en América.

Vol. I. Bibliografía Minera Hispano Americana (1492-1892). Este primer volumen con 486 pgs., presenta la bibliografía, inédita hasta ahora, preparada en 1892 por la Comisión del Mapa Geológico de España. La recopilación consta de 2.156 referencias, la mayoría de ellas sobre minería y metalurgia, si bien sus autores incluyen, como ciencias afines, noticias sobre geología, mineralogía, paleontología, geofísica, etc. Una obra de singular importancia, tanto por la información que contiene, como, por ofrecer un inestimable ejemplo de la profundidad científica en el pasado común, que, animados por la coyuntura de 1892, emprendieron españoles e iberoamericanos.

Vol. II. Bibliografía Minera Hispano Americana Suplemento (1498-1892). Siguiendo los criterios temáticos perfilados por los impulsores iniciales de la Bibliografía, este segundo volumen, con 386 pgs., completa el trabajo de aquellos con 2.219 entradas bibliográficas sobre la minería, geología, etc. de Iberoamérica. La recopilación se realizó con aportaciones de más de una decena de especialistas españoles e iberoamericanos, que revisaron minuciosamente los principales fondos bibliográficos de sus respectivos países. Como en

el primer caso, el volumen se completa con diversos índices que posibilitan un acceso fluido y preciso al repertorio.

Vol. III. Biografías. (1492-1892).

Tal y como se había proyectado en 1892, los repertorios bibliográficos se acompañan con un extenso listado de informaciones de carácter biográfico sobre los mineralogistas, mineros, políticos, geógrafos, etc., que, por su vinculación con las explotaciones mineras, aparecen referenciados en la bibliografía. Este volumen consta de 548 pgs.

Vol. IV. Bibliografía minera Ibero-Americana (1893-1992).

Este cuarto tomo, agrupa más de cinco mil referencias –circunstancias ya solo a la historia de la minería y la metalurgia– en una muestra de la bibliografía contemporánea sin precedentes hasta la actualidad, que se acompaña, gracias a las posibilidades que ha ofrecido, el tratamiento informático de los registros, de una completa serie de índices temáticos, geográficos y cronológicos.

Con la edición de esta obra, presentada en un acto solemne, celebrado en el Museo del Instituto Tecnológico Geominero de España, se ha culminado un proyecto secular, en los campos bibliográficos y biográfico de la mineralurgia y sus ciencias afines.

J.M.L. López de Azcona

SANTOS, M.: *Por una geografía nueva.* Prólogo de J. Bosque Maurel. Ed. Espasa Universidad, Madrid, 1990, 257 págs.

Desde sus comienzos la geografía ha sido, más que una ciencia, una ideología necesariamente orientada. Partiendo de esta premisa, Milton Santos realiza una crítica reflexiva y actual sobre nuestra disciplina, lanzando a la comunidad geográfica el reto de una geografía nueva que prepare a los geógrafos para poder –en unión de otros científicos– luchar contra las desigualdades sociales y analizar y conocer aquellos hechos que pueden ayudar a destruirlas.

En concordancia con su línea de investigación y lo que es más, con su trayectoria personal, M. Santos examina las contradicciones geográficas que han llevado a nuestra ciencia a lo largo de muchos años, a justificar el orden existente ocultando las realidades sociales que han permitido la dominación del espacio por un número pequeño de hombres. Y en este momento acabamos de citar el concepto vertebrador de la nueva geografía que Santos propone: el

espacio. Un espacio constituido en preocupación prioritaria no solo para los geógrafos sino también para los cultivadores de otras ciencias sociales; un espacio donde encontrar el «alma mater» de los estudios geográficos, dispersos en múltiples subdisciplinas cuasi independientes, tras no lograr un núcleo integrador ni en el pasado heróico vinculado a la geografía francesa, ni en las múltiples renovaciones de postguerra, llámense geografía cuantitativa, ecosistemas, geografía de la percepción y del comportamiento o planificación y utilitarismo.

El espacio concebido por M. Santos, debe definirse como marco y escenario de vida, como producto histórico, cultural y social, como corrector o diferenciador de las desigualdades sociales, como resultado y factor de todos los procesos socioeconómicos, y como producto del trabajo pero también como condicionante del mismo. Un espacio donde la memoria histórica se va nutriendo de todos los logros conseguidos que han modificado a veces incluso las formas de vida y la producción.

Pero si hubo un tiempo en que esta memoria se nutría básicamente de elementos endógenos y sólo esporádicamente recibía aportaciones exteriores, la internacionalización de la economía introduce en la cotidianeidad elementos externos tendentes a modificar el espacio y a uniformizarlo. Y sin embargo dentro de esta homogeneización por lo menos aparente, la herencia, «las rugosidades» modifican los procesos de forma que el espacio no es sólo el resultado final del proceso sino también su agente. Ninguna innovación actúa sobre un espacio vacío, y la herencia rechaza, frena, acepta o amplía la innovación espacial.

Dentro de esta reflexión el espacio se configura:

1. Como un acto social, diferente porque así lo ha producido la sociedad. El medio físico impone a veces ciertas diferencias, pero medios físicos semejantes pueden dar sociedades muy diferentes, y el proceso puede darse a la inversa.

2. Como entidad autorreproductora, porque es un contexto en el que la población y la sociedad se hacen y aprenden.

3. Esta reproducción nunca es determinista. Ninguna cultura regional existe fuera de la sociedad que la hace, la rehace y la transforma. La cultura regional ni es inmutable ni debe reificarse.

4. Las unidades espaciales no son unidades independientes ni autónomas y sus habitantes no tienen el control de sus destinos. En

el sistema económico actual, y especialmente en los países de desarrollo avanzado, el espacio está sometido a las demandas de procesos socioeconómicos que son fuentes de numerosos estímulos.

5. El espacio que Santos propone no puede ser considerado como resultado de procesos no intencionados sean políticos, económicos o sociales. Al contrario, es producto de acciones deliberadas de los grupos de presión nacionales e internacionales, que tienen poder para utilizar, crear y recrear el espacio en función de sus objetivos. Pero por este mismo hecho el espacio no es un contenedor pasivo sino una fuente potencial de conflicto.

6. Finalmente, la unidad espacial de análisis que Milton Santos propone en el Estado, porque el Estado tiene instrumentos apropiados para vencer o estimular las rugosidades, para intermediar entre las fuerzas internas y externas, nacionales e internacionales, y para impulsar en suma, un desarrollo económico igualitario.

Estamos por tanto, ante un reto importante y muy sugerente. Podrá ser aceptado o no por la comunidad geográfica, pero como todas las obras de Milton Santos, ésta provoca una profunda reflexión y un sinfín de referencias.

La geografía nueva de Santos no es una ecología humana, ni el espacio un nuevo talismán. Su pretensión es proporcionar las bases para la reconstrucción de un espacio geográfico que sea realmente «el espacio del hombre y no su prisión», el espacio de toda la gente, y no sólo al servicio de algunos hombres, de algunas gentes y sobre todo del capital. Pero consciente o inconscientemente, y siempre de forma perniciosa, la geografía ha permitido tanto en el estudio como en la acción la expansión de todas las formas de desigualdad y opresión en el mundo, tomado como un todo, y en el Tercer Mundo en concreto.

La nueva dimensión espacial es intermedia entre la trampa generalizadora en la que se devalúa el espacio, inservible ante el desarrollo tecnológico y sin tener en cuenta que éste no afecta a todos los individuos por igual, y la trampa de lo excepcional que pone el énfasis en la diferenciación a ultranza de lo pequeño, de lo nimio, y muchas veces de lo intrascendente.

Por consiguiente, y bajo estas coordenads, es necesario que la geografía, una ciencia eminentemente espacial, deje de ser **la viuda permanente del espacio.**

Carmen Pérez Sierra

PALAU SUAREZ, AWILDA: *Epílogo a un nuevo Prólogo. La Batalla por la Reafirmación del Idioma Español.* San Juan, Puerto Rico, Comisión Puertorriqueña para la Celebración del Quinto Centenario del Descubrimiento de América y Puerto Rico, 1992, 142 págs.

Una de las características más relevantes del Estado Asociado de Puerto Rico es la presencia y predominio del español, así llaman en toda Hispanoamérica al castellano, como lengua de uso común, tanto coloquial como intelectual e, incluso, desde hace muy escaso tiempo, oficial en idéntico rango al inglés. Y ello a pesar de la pertenencia, tanto práctica como teórica, de la Isla a los Estados Unidos de América desde 1898. Y de todos los esfuerzos que desde ese momento realizó el nuevo Estado dominante para imponer sus propias lengua y cultura a una isla que desde 1493 en que Cristobal Colón arribó a sus costas occidentales y, sobre todo, desde que un 1508 Juan Ponce de León fundó el primer establecimiento permanente español de Puerto Rico antecedente de la actual ciudad de San Juan, había *hablado, amado, rezado, maldecido y angustiado en español,* como dice su autora en una página del libro que comentamos.

La doctora Awilda Palau es una puertorriqueña nacida en los aledaños del lugar en que Colón arribó a Colón y que durante muchos años profesó Sociología en la Universidad de Puerto Rico, en su primero y principal *campus* de Río Piedra. Para ello cursó sus estudios de maestría en las Universidades de Puerto Rico y Columbia (Nueva York), habiendo alcanzado además su doctorado en la Universidad Complutense de Madrid. Aparte su entrega total y profunda a la enseñanza en su Universidad, la defensa de la personalidad y la idiosincrasia de Puerto Rico le ha ocupado siempre con ardor y pasión y sin pensar en el tiempo y el esfuerzo que ello exigía. Con esa intención ha pertenecido al Comité Puertorriqueño de Intelectuales y ha presidido el Comité Puertorriqueño Pro Reafirmación del Idioma Español, organismos ambos en cuya creación y funcionamiento tuvo indudable protagonismo. Y en función de todo ello ha presentado ponencias y ofrecido conferencias en diferentes foros de su Isla y del extranjero, incluida la ONU y el Parlamento de los Estados Unidos.

Pero, quizás su máximo empeño en la defensa y afirmación del español ha tenido lugar en la prensa tanto puertorriqueña (Nuevo Día) como neoyorquina de lengua hispana (La Prensa). En concreto, en este último periódico escribe una columna diaria desde 1986.

Y así, una colecta de estos escritos, especialmente los artículos de *La Prensa*, constituye el contenido principal de este libro que se propone sostener una «batalla por la reafirmación del idioma español». A estas columnas periodísticas se añaden otros documentos: los mensajes finales en el Día de Reafirmación del Idioma Español pronunciados en San Juan, Aguadilla y San Germán en 1989, 1990 y 1991, las ponencias presentadas ante el Comité Especial de Descolonización de las Naciones Unidas en 1989 y 1990, una conferencia pronunciada en el III Congreso Internacional de la Sociedad Latinoamericana de Estudios sobre América Latina y el Caribe en Chile (1991) y una ponencia presentada ante las Comisiones de Gobierno e Instrucción y Cultura de la Cámara de Representantes puertorriqueña, aparte varios documentos colectivos dirigidos al Parlamento de los Estados Unidos, a los Embajadores de las Naciones Unidas y a los Ministros de Cultura de América Latina.

El conjunto constituye un libro apasionado y apasionante aparecido en momentos muy significativos, en el año del V Centenario del Descubrimiento de América, y muy poco tiempo después de que el Parlamento de Puerto Rico aprobase la ley que hizo del español el idioma oficial de la Isla. Casi a la vez que, en España, la Fundación Príncipe de Asturias concediese al pueblo de Puerto Rico el Premio de dicho nombre por su decidida defensa del idioma español. Aunque luego vendría, como señala a renglón seguido Awilda Palau, con la victoria en las elecciones a Gobernador del Partido Nuevo Progresista (PNP), partidario de la conversión de la Isla en un Estado más de los Estados Unidos de Norteamérica, un Referendum del cual resultó la igualdad del español y el inglés como lenguas oficiales del todavía Estado Asociado de Puerto Rico.

En unas primeras páginas Awilda Palau se refiere al hecho de que, tras la ocupación de la Isla por los norteamericanos, no sólo se frustraron los propósitos de autonomía recién concedidos por España, sino que los nuevos dominantes impusieron –o lo intentaron– el idioma y la cultura anglosajonas, incluso a través de la difusión más o menos masiva e impuesta de diversas profesiones protestantes, de lo que es buena prueba la fundación en 1912 y en San Germán del Instituto Politécnico de Puerto Rico, hoy Universidad Interamericana, por miembros de la Iglesia Presbiteriana. Así, durante los primeros decenios del siglo XX, el inglés fue la lengua utilizada obligadamente tanto en la enseñanza pública en todos sus niveles como en las actividades oficiales llevadas a cabo por una administración que hasta 1948 estuvo controlada directamente por funcionarios y político nombrados y llegados desde el territorio norteamericano. Sólo con la constitución del Estado Libre Asociado (1952) se llegó a una disposición que admitía la enseñanza en español en las escuelas primarias y secundarias y, en menor medida, en la universidad, aunque aquí en alternancia con el inglés.

Pero, esta nueva situación que permitía una cultura puertorriqueña específica y que garantizaba la afirmación de unas raícas hispánicas seculares, cobró nueva significación a lo largo de los primeros años ochenta. Sobre todo, desde que en 1986 el movimiento del *English Only* pretende imponer como único idioma oficial el inglés en todos los Estados Unidos con el conjunto de consecuencias que eso podría significar para Puerto Rico dadas sus relaciones político administrativas con aquel país y más aún si al fin se llegase a convertirse en el estado número 51.

Aparte de que, como se ha dicho a menudo, «la cuestión del idioma en Puerto Rico es un problema de rango nacional... y el debate por conservar el idioma español tiene... muchas caras... unas tienen que ver con lo que interesen los partidos políticos de acuerdo al status que promueven; otras con el idioma a usarse como vehículo de la enseñanza; otra es el idioma en el que se expresan los profesiones, otra es la reserva lingüística que constituye el Tribunal Federal en San Juan, donde únicamente se usa el idioma inglés; otra es el bilingüismo de los registros de la propiedad; otra el uso del inglés como medio transmisor de la enseñanza en las escuelas privadas; otras el uso del inglés en las Agencias Federales que funcionan en la Isla».

De aquí, a partir de 1986, la lucha incesante de un grupo de intelectuales y políticos puertorriqueños por la conservación y la afirmación del uso del español tanto como instrumento básico de comunicación entre todos los habitantes de la Isla, que lo tienen como idioma materno y de uso normal, como forma de afirmación social y política de la realidad humana de Puerto Rico e, incluso, como un signo de pertenencia a Hispanoamérica. En definitiva, por tanto, como símbolo de autonomía e, incluso, independencia respecto a la potencia dominante desde 1898. Y a esos años, hasta 1991, en que el Gobernador Hernández Colón, presidente del Partido Popular Democrático firmó la Ley 4 que hizo del español la lengua oficial de Puerto Rico, es a los que se refiere con entusiasmo y pasión la autora. Y que tuvieron como culminación la concesión al pueblo de Puerto Rico del Premio Príncipe de Asturias.

En todo caso, este pequeño libro en páginas pero grande por su interés forma parte de aquellos trabajos que se enfrentan con ese

problema cada vez más frecuente y difundido, a veces trágicamente, de las minorías y de su defensa en un mundo más y más homogéneo política y económicamente aunque no siempre dentro del respeto que los Derechos del Hombre –hoy reconocidos oficialmente pero no siempre respetados por los mismos que los patrocinan– exigen desde que a finales del siglo de las luces se llegó a un avance tan decisivo para la Humanidad. Un problema en el que Awilda Palau se siente –y lo demuestra– involucrada por razones éticas y científicas pero con tremendo entusiasmo y, a la vez, con extraordinario respeto a cuantos no piensan como ella.

Joaquín Bosque Maurel

SANTIAGO BONDEL, C. *Tierra del Fuego (Argentina). La organización de su espacio.* Ushuaia, Centro Austral de Investigaciones Científicas (CADIC), 1985, 146 págs.

El libro de Santiago Bondel, dice el autor en la introducción, «tiene por principal objetivo la presentación ordenada en tiempo y espacio de las estructuras espaciales del sector argentino de Tierra de Fuego», el «confín del mundo o, más aún, del último confín» como calificó a la región uno de sus más conocidos estudiosos, E.L. Bridges. Y en este objetivo, subrayado por pretender colaborar en un planeamiento regional, está su principal mérito, máxime si se añade la distancia en todos los sentidos que nos separa de la región estudiada y el interés geopolítico que ha tenido y todavía mantiene.

En ello cabe insistir si se tiene en cuenta que se trata de una investigación geográfica que avala, una vez más, la calidad creciente o indudable de los estudios que en esa línea se están realizando en Iberoamérica y, más concretamente, en Argentina y que lamentablemente no tienen la consideración que debieran, pese a los esfuerzos realizados en los últimos tiempos, en España. En este aspecto convendría señalar la labor realizada por el Grupo de América Latina de la Asociación de Geógrafos Españoles desde finales de los años ochenta y el tradicional aunque discontinuo interés mostrado desde su nacimiento por la Real Sociedad Geográfica.

Este trabajo sobre Tierra de Fuego, aunque con la limitación de su referencia a la porción argentina, se plantea desde una visión que confronta y alía el pasado con el presente. Así, las tres primeras partes se refieren sucesivamente a la historia del poblamiento y la población indígena y europea de la región. Primero, a la organización espacial indígena, muy breve en su tratamiento tanto por la

levedad de sus huellas como por su desaparición como colectivo en el momento actual.

Más extenso es el estudio del poblamiento blanco que analiza tanto en el tiempo como en el espacio y en el que son esenciales los tres cortes temporales que el autor dedica a la ocupación reciente del territorio, y que establece en concreto en 1914, 1947 y 1980. Esta contemporaneidad es lógica si se tiene en cuenta que el poblamiento actual de la Tierra de Fuego, muy escaso y superficial si se tiene en cuenta al conjunto de Argentina, se inicia con la Ley Avellaneda de 1876. Y que, además, se produce dentro de la rivalidad con Chile, cuyo asentamiento anterior en Punta Arenas y su política mucho más abierta a los intereses europeos, sobre todo ingleses, facilitó que «tomara la delantera en política territorial y hasta despojara a Ushuaia del área de influencia en el canal de Beagle y zonas cercanas».

En cada uno de los tres cortes temporales llevados a cabo por Santiago Bondel, el tratamiento es uniforme con arreglo a cuatro aspectos básicos referidos a la población, a la función de los núcleos urbanos, a las áreas y tipos de producción y a la circulación. Un primer hecho a tener en cuenta es el limitado aunque muy rápido crecimiento demográfico, 2.504 habitantes en 1914, 5.045 en 1947 y 27.358 en 1980. Con la particularidad de la importancia que en esta población ha tenido siempre la de origen extranjero, especialmente chilenos: 1.577 y 477 en 1914, 2.984 y 2.230 en 1947 y 7.778 y 6.792 en 1980.

Y en todos los tramos considerados debe añadirse la considerable concentración de esa población, con dos ciudades de escasos habitantes que monopolizan y controlan la actividad regional, Ushuaia y Río Grande. Una última característica es el predominio de las actividades agrarias y, en especial, de la ganadería lanar, desarrollada por un conjunto de grandes «estancias» latifundistas. Aunque debe señalarse que en las décadas últimas se ha producido un interesante crecimiento del turismo y de las actividades científicas, en función de la relación nacional e internacional con la Antártida, especialmente viva en la capital del territorio, Ushuaia. Esta ciudad, la mayor del territorio, es también el centro político-administrativo tanto de esta porción de Tierra de Fuego como de la Antártida argentina.

La segunda parte, que comprende casi la mitad de sus páginas, se refiere a *la organización espacial en el presente.* En ella, aparecen tres capítulos algo distintos en extensión. El primero considera las

regiones homogéneas, definidas sobre todo por el medio natural, y que Santiago Bondel resume en tres ámbitos básicos, dispuestos de SE a NE, el área cordillerana, la etepa fueguina y, como zona de transición no bien definida entre ambas, el parque fueguino. El espacio cordillerano, término de los Andes, tiene personalidad propia y constituye por su proximidad a los estrechos magallánicos el área de máxima trascendencia de la región. Por su parte, la llamada por el autor estepa fueguina corresponde al área dominada por las actividades agrarias, sobre todo la ganadería.

El capítulo tercero, dedicado al estudio del espacio rural, es el más extenso de esta segunda parte. Y también el más importante, a causa de ser la actividad rural la más significativa y próspera de Tierra de Fuego. Resalta el análisis de las formas de tenencia de la tierra, dominada por el latifundismo, uno de los mayores de toda Sudamérica, y que guarda una indudable relación con las condiciones del medio y las etapas de la reciente ocupación del suelo. La forma y el tamaño de los establecimientos es otro apartado fundamental, lo mismo que el estudio de la población rural.

El apartado dedicado a los espacios urbanos se refiere a Ushuaia y Río Grande y, aunque de reducida amplitud, proporciona una imagen suficiente del fenómeno urbano, fundamental a pesar de la poquedad de estas ciudades por el valor funcional que ambas tienen –y han tenido– en el desarrollo reciente de la región.

En conjunto, un buen estudio de una región muy distante y distinta de las que constituyen la base de nuestras investigaciones, y un excelente ejemplo del buen hacer de la Geografía argentina. El texto, con abundantes citas bibliográficas que prueban el cuidado con que la investigación se ha realizado, viene avalada por una extensa bibliografía, a veces en exceso obvia, y sobre todo por una serie de gráficos y mapas imprescindibles para la comprensión de la obra y cuya calidad formal y expresiva es muy alta.

Joaquin Bosque Maurel

SEPULVEDA RIVERA, ANIBAL: *San Juan. Historia ilustrada de su desarrollo urbano, 1508-1898.* Puerto Rico, Centro de Investigaciones Carimar, 1989, 335 págs.

La más breve y ajustada recensión que podría hacerse de este libro es la que se lee en la *Introducción* al mismo. Pone que en él se recorre la historia urbana de San Juan de Puerto Rico desde su

fundación en 1509 hasta el final del pasado siglo. En tal recorrido, el autor ha utilizado como guía el valioso material cartográfico conservado a través de los siglos en colecciones y archivos complementado con las crónicas de época y otra documentación primaria y secundaria. El conocimiento que se tenía de la citada historia y de su planificación era «escaso, incompleto, irregular y sesgado». El autor se propuso (y lo ha conseguido con brillantez) reunir la información necesaria sobre la evolución física de San Juan pero, además, expone la rica tradición del planeamiento urbano acumulado en su ciudad y en todo el Caribe a lo largo de casi 500 años.

A punto de comenzar con el nuevo siglo el cambio de milenio, el Dr. Sepúlveda considera como urgente la necesidad de «repensar» la ciudad caribeña. Para poder hacerlo es indispensable tener clara conciencia de cómo idearon, diseñaron y construyeron San Juan las generaciones precedentes, analizando el papel jugado por los diferentes sectores sociales en todo aquel proceso.

San Juan es una de las capitales caribeñas mejor representadas en la cartografía e iconografía de todo el continente americano. Los numerosísimos documentos gráficos producidos por cartógrafos, ingenieros, arquitectos, artistas y fotógrafos han sido elementos básicos para la construcción de este libro. La dispersión de tantos documentos por archivos, bibliotecas y colecciones públicas y privadas repartidas por todo el mundo, obligó al autor a realizar un duro esfuerzo para la búsqueda, estudio y reproducción de los mismos. El que firma estas líneas es testigo de ello, pues conoció al Sr. Sepúlveda en 1983, cuando estaba plenamente enfrascado en la tarea de investigar las cartotecas madrileñas, preparando la tesis que ha servido de base para escribir este libro, la cual presentó en 1986 en la Universidad de Cornell en Nueva York para obtener el grado de Doctor en Planificación.

El libro consta de ocho capítulos, una extensa bibliografía y un apéndice. En el texto estudia sucesivamente la tradición urbana heredada por los españoles de Grecia y Roma, y su implantación en las ciudades americanas. La fundación, desarrollo y decadencia de Caparra (1508-1519), primer centro urbano español en Puerto Rico. El desarrollo urbano de San Juan durante los siglos XVI y XVII, durante los cuales se fundaron más de doscientas ciudades en los territorios descubiertos. El desarrollo urbano de la isla de Puerto Rico en XVIII. La evolución de la forma urbana de San Juan durante aquel siglo. El desarrollo económico de la Isla en el XIX. El crecimiento de la ciudad fuera de las murallas en los primeros

decenios del siglo como consecuencia de aquel desarrollo. Finalmente, la planificación urbana dentro del recinto amurallado, toda vez que las autoridades españolas consideraron necesario conservar el carácter de plaza fuerte de San Juan.

El texto se apoya en el estudio y reproducción de nada menos que ciento cincuenta mapas y planos topográficos o arquitectónicos históricos, el más antiguo, de 1519, del Archivo General de Indias de Sevilla; nueve fotogramas aéreos; sesenta fotografías con vistas urbanas o de paisaje y ciento veinte grabados y dibujos de época comprendiendo vistas panorámicas, alzados de edificios, retratos de personajes, escenas de la vida cotidiana y actos multitudinarios. Se acompaña, además, de veinticuatro planos esquemáticos de San Juan, que aclaran o demuestran las afirmaciones del autor.

La bibliografía comprende doscientas noventa referencias y en el apéndice se presentan cuatro planos sintéticos con el desarrollo de la ciudad en ciertas fechas características: 1625, 1792, 1850 y 1887.

Termina con una tabla de equivalencias en el sistema métrico decimal de las pesas y medidas empleadas en Puerto Rico en 1869.

El libro, escrito originalmente en lengua inglesa, ha sido traducido al español por Gloria Madrazo.

Esta obra, publicada en abril de 1989, es actualmente una referencia ineludible para cualquier operación urbanística de importancia a emprender en la ciudad de San Juan, así como para la comprensión de muchos sucesos históricos acaecidos en aquella ciudad durante los 389 años en los que perteneció a la Corona española.

Angel Paladini Cuadrado

Serrera Contreras, R.M.: *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*. Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior). Madrid 1992. 336 páginas.

Numerosos han sido las obras que al conjunto del 92 han aparecido en las librerías. Muchos de ellos ofrecen una cuidada presentación y textos interesantes; en ocasiones consiguen completar aspectos generales en que la historiografía muestra apreciables lagunas. Ahora nos hallamos ante una de esas obras que conjuga los aspectos de presentación con una literatura fluida que complementa la bibliografía existente sobre los contenidos de

referencia; todo ello con una buena dosis de oportunidad en la fecha de edición y por el organismo competente en estos aspectos de tráfico y vialidad pero, a la vez, sensible a las coyunturas históricas cuando estas tienen una notoriedad que suscita la atención de toda la sociedad.

El autor, prof. Serrera Contreras (catedrático de la Universidad de Sevilla), tiene acreditada su calidad científica y el cuidado en la presentación de sus investigaciones. En este trabajo, por las rutas americanas, se ha esforzado en sacar el máximo partido tanto de un archivo tan importante como el de *Indias* de Sevilla y las importantes bibliotecas de la capital hispalense. Todo ello, juntamente con una atenta selección del aparato gráfico (mapas y figuras facsimilares, dibujos y diagramas a línea, etc.) y una atención minuciosa en la maquetación y, en una palabra, presentación hacen que su *Tráfico terrestre...* se haya convertido en un libro de los considerados como de regalo, de prestigio, sin perder tampoco su atractivo para el lector amante de la historia e, indudablemente, útil a nivel discente y docente.

Los contenidos del libro son tan amplios como el título sugiere; desde el punto de vista espacial hace referencia a la América Hispánica (sin olvidar los aspectos marítimos y fluviales), temporalmente los siglos XVI-XVIII (con mención al mundo indígena prehispánico).

La obra se estructura en seis capítulos (precedidos de un prólogo del Director General de Tráfico). Los primeros constituyen un bloque temático relativo al «Tráfico terrestre y red vial» (En México y el istmo centroamericano, en las regiones septentrionales de surámerica y en los territorios meridionales suramericanos). Las rutas indígenas y las trazadas por los conquistadores y colonizadores sobre las precedentes con vistas a su explotación comercial, de traslado de materias primas o productos diversos de importancia económica capital (productos agrícolas, pecuarios y metales preciosos); también para permitir o facilitar la reordenación del territorio (establecer un nuevo orden) y controlar el espacio.

En el capítulo quinto se estudian los hombres (desde los porteadores a los transportadores de noticias y comunicados indígenas a los arrieros hispánicos o mestizos). También los elementos animales disponibles (de la llama a la recua de mulas) y los medios (incluidos la silla de mano, la litera, el palanquín, etc.) pero también la carreta y la cabalgadura (importantes innovaciones postcolombinas como es bien sabido).

El mayor énfasis en estos aspectos innovadores que imprimieron una revolución en las comunicaciones terrestres interregionales de América lo ofrece el Dr. Serrera en el VI capítulo al dedicar su atención a los mismos aspectos pero sobre el espacio urbano, con sus elementos suntuarios, con su interés artístico, con su impacto social y, asimismo, con los aspectos de la normativa que merecieron, incluso unas «primeras ordenanzas de taxis» de las que se cumplen ahora el segundo centenario (1793).

El libro sobre el tráfico terreste y red vial en las Indias constituye, pues, un buen libro de historia y, del mismo modo debe ser considerado como un buen libro de geografía histórica. Por todo ello creo que merece nuestra felicitación la entidad patrocinadora y el autor; a la vez deseamos, la obra lo merece, que el libro pueda alcanzar todos lo rincones de América por las vías que tan bien muestra en sus páginas hasta llegar a los estudiosos y profesiones de la investigación histórica y de los centros de enseñanza.

M. Cuesta Domingo

SOLANO, FRANCISCO DE (Edición de): *Cuestionarios para la formación de las Relaciones geográficas de Indias, siglos XVI/XIX.* Preparación de los textos: Francisco de Solano y Pilar Ponce. Estudios previos [de varios autores]. V Centenario del Descubrimiento de América. Nº 25 de la «Colección Tierra Nueva e Cielo Nuevo». Madrid, 1988. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Centro de Estudios Históricos. Departamento de Historia de América. 4º, CXXIX-234 pp.

SOLANO, FRANCISCO DE (Edición): *Relaciones geográficas del Arzobispado de México. 1743.* Preparación y transcripción de los textos [por varios colaboradores] Dos tomos, Madrid 1988. Nº 28 de la «Colección Tierra Nueva e Cielo Nuevo», tomos I y II. Igual editorial que el vol. anterior. 4º 553 pp. (numeración correlativa).

SOLANO, FRANCISCO DE: *Relaciones topográficas de Venezuela. 1815-1819.* Transcripción, estudio preliminar y edición de F. de Solano. Nº 31 de la «Colección Tierra Nueva e Cielo Nuevo». Madrid, 1991. Igual editorial que los vol. anteriores. 4º LIV-401 pp.

Desde muy pronto la administración española recabó numerosos informes sobre los territorios americanso, pues su conocimiento era

indispensable para su correcto gobierno y para preparar su legislación; el aspecto geográfico fué capital en las cuantiosas informaciones solitarias y respondidas y de ahí los múltiples cuestionarios remitidos a las autoridades de Ultramar y la prolijidad de sus preguntas. El profesor Solano, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, ha emprendido la tarea de dar a conocer tanto los cuestionarios, como las interesantísimas respuestas. Constituyen éstas –las conservadas– una rica fuente de informaciones sobre el mundo americano mientras duró la unión con España. Son minuciosas las preguntas sobre la geografía, la economía y la etnografía, pretendiéndose abarcar todos los pormenores de interés para el buen conocimiento y posterior regimiento de aquellos países. Con el tiempo evoluciona la curiosidad oficial y la del siglo XVIII revela las nuevas perspectivas de la Ilustración.

La primera de las obras mencionadas sobre los *Cuestionarios* publica los enviados a América desde 1530 hasta 1812 en número de 31, mas los referentes a España para la elaboración de las *Relaciones* ordenadas por Felipe II como comparación. En ellos el interés geográfico aparece muy destacado. Entre sus estudios previos es de señalar el de Solano sobre la significación y tipos de los Cuestionarios; los de Pilar Ponce y A. Abellán sobre ellos como sistema de control del espacio, y el de P. Pérez Herrero sobre su relación con la política económica. La mayoría de los originales están en el Archivo de Indias.

La segunda obra proporciona el texto de las respuestas al Cuestionario de 1741. Aunque limitado al territorio del Arzobispado, que solo abarcaba parte de Nueva España, la riqueza de datos es tan considerable que en algunas poblaciones desciende a dar los nombres y circunstancias de cada familia, formando un verdadero censo. En extracto publicó ya sus datos más importantes el erudito mejicano Villaseñor en el siglo XVIII, en su *Theatro Americano* (1748-1749). El texto original se halla en el Archivo de Indias.

Aspecto especial de estas relacions geográficas son las *Relaciones topográficas de Venezuela* elaboradas por el ejército expedicionario de Pablo Morillo durante la guerra de Emancipación. Por un lado su carácter militar exige un conocimiento especial base de la necesaria cartografía y de la solución de los problemas presentes en la campaña. Por otro no se trataba de una labor superficial pues había que moverse en un terreno difícil cuando no hostil y las relaciones exigían toda clase de detalles, desde cualquier accidente geográfico como de los recursos posibles, viviendo sobre el país,

como de la actitud de las gentes, amigas o no, lo que también se consigna. Los efectos de la guerra se expresan en la disminución de la población en 87.000 seres entre 1810 y 1816. Llevó a cabo esta tarea el Estado Mayor del ejército expedicionario entre 1815 y 1819 cuyos oficiales –de quienes a veces constan los nombres– eran expertos, estaban bien preparados y veteranos de la guerra contra Napoleón. Así se efectuó un documentación casi fotográfica de Nueva Granada y Venezuela, aunque esta obra solo comprende a este último país. Los originales se encuentran en el Servicio Geográfico del Ejército, el Archivo de Indias y el Museo Británico, aquí por la dispersión de la Colección Bauzá y por la misma en algunos centros americanos. En esta edición se han utilizado los fondos del Servicio y del Archivo de Indias. Mas que de relaciones se trata aquí de itinerarios y las distancias a base de 90 pasos por minuto. Estas obras van dotadas de buenos índices.

Ramón Ezquerra Abadía

TERAN, Fernando de (Concepción y Dirección). *La Ciudad Hispanoamericana, El Sueño de un Orden.* Ed. Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, Ministerio de Obras Públicas y Urbanimo. Madrid, 1989, 302 pp.

Hispanoamérica es un camino sembrado de hitos, testigos de un sueño hecho realidad: un espacio urbano geométricamente ordenado a través de la cuadrícula. Mostrar cómo fue posible alcanzar ese sueño, cómo organizar un territorio a través de las obras públicas y el urbanismo, es el objeto del libro que ahora se comenta. El Museo Español de Arte Contemporáneo fue escenario de una exposición del mismo nombre, acto que propició la edición de este trabajo que, lejos de ser un simple catálogo, es una obra con vida propia.

El libro pone el acento en los aspectos morfológicos y funcionales, cuya materialización se produce gracias a las infraestructuras, las formas de organización espacial y las relaciones de la ciudad con el territorio circundante. Para la presentación de todo ello, se hace uso de dos formas distintas y complementarias de análisis: una directamente referida al contenido de la exposición, donde el texto y las ilustraciones se combinan acertadamente a lo largo de 204 páginas, ofreciendo por sí solas una visión de conjunto bastante completa; otra representada por diez ensayos firmados por colaboradores de prestigio.

La riqueza de contenidos, la claridad expositiva y la calidad de las ilustraciones son las notas más destacadas de la primera parte de la obra, que se abre con una panorámica del territorio hispanoamericano. Sus desproporcionados tamaños y descomunales dimensiones, así como la enorme diversidad geográfica que encierra, sirven para introducir y enmarcar las culturas precolombinas de finales del siglo XV. Mayas, incas y aztecas se comparan en función de su política, economía, ciencia, sociedad, arte y religión. Los más representativos asentamientos de las tres culturas merecen un recordatorio: Teotihuacán y Tenochtitlán; Tikal, Chichén-Itzá y Tulum; Cuzco, Pikillacta y Machu Pichu.

La colonización es contemplada en diferentes escenarios: la costa, el interior, las poblaciones y el gobierno. Varios gráficos explican la evolución de los descubrimientos de los contornos del continente entre 1492 y 1560, así como el avance de la colonización según centros urbanos (fundación, formación y crecimiento). La urbanización, elemento esencial del proceso de ocupación y una meta en sí misma, será analizada desde un punto de vista funcional, sirviendo además de eje explicativo de la comunicación interior y del circuito de intercambio transatlántico. Los representantes y organismos encargados del ejercicio del gobierno desde España y América dejan paso a la descripción de la organización territorial hispanoamericana: virreinatos, audiencias y gobernaciones, unidades territoriales superiores, territorios reclamados e intendencias. A escala urbana, los cabildos ocuparán un papel destacado.

El programa urbano se define como constante y uniforme. El trazado geométrico, asociado a los modelos reticular, reticular ortogonal y cuadrícula, será buen ejemplo de ello; calles, manzanas y plaza mayor convivirán en cada modelo con formas anteriores y con otras fruto de la evolución. La fórmula, de tradición universal, resultará idónea para la extensión de las ciudades y sus ventajas serán tratadas en Instrucciones, Leyes y Ordenes, destacando las Ordenanzas dadas por Felipe II. Como en tantas ocasiones, se constata que la práctica precedió a la norma, configurándola.

La ciudad colonial será contemplada con sus múltiples facetas y principales agentes de cambio, llegándose hasta la realidad urbana actual. Se parte de los trazados semirregulares y regulares de los primeros asentamientos del Caribe y Mesoamérica, las ciudades irregulares, las fortificaciones, los Pueblos de Indios y Las Misiones, las transformaciones operadas en el último tercio del siglo XVIII. En este tiempo, elementos estructurantes, hitos arquitectónicos y

barrios irán configurando un tejido urbano cada vez más complejo; su carácter se conservará hasta 1870, aproximadamente, no alterándose sus rasgos dominantes hasta hace pocas décadas. Desde finales del siglo XIX la ciudad crece dentro de sí misma, se densifica y compacta, manifestándose las transformaciones en los centros históricos de forma desigual, según las ciudades. A partir de 1930, hará mella la confusión estructural, funcional y formal propia de un crecimiento urbano constante y acelerado. Las series cronológicas de la evolución de las ciudades de Mendoza, Caracas, México y La Habana permiten seguir el proceso.

Todo lo comentado hasta aquí se ilustra con fotografías, mapas antiguos y croquis de gran belleza e interés. La procedencia de las fuentes habla de su riqueza: Biblioteca de Palacio de Madrid, Biblioteca Nacional, Archivo General de Indias, Archivo General de Simancas, Servicio Histórico Militar, Servicio Geográfico del Ejército, Museo Naval, Colección Ramón Gutiérrez, Colección Frisa Ilustrativa y otras instituciones de diferentes países.

Profundizar en muchos de los aspectos ya reseñados y descubrir otros nuevos es el objeto de los ensayos que configuran la segunda parte del libro. Así, el pasado prehistórico y el impacto colonizador sirven de argumento al trabajo de José Alcina Franch. Este comienza con unas distinciones terminológicas, siguiendo con el análisis de varios conjuntos: los centros urbanos y de civilización más antiguos del Nuevo Mundo, como La Venta (México) y Caharín de Huantar (Perú); las ciudades mesoamericanas, mayas y de los Andes Centrales del periodo clásico, como Teotihuacán, Monte Albán, Uaxactún, Tikal, Tiahuanaco y Moche; las ciudades del periodo post-clásico en Mesoamérica y área Andina, como Chichén-Itzá y Can Chan; la ciudad hispánica ante las estructuras existentes, tratándose Cuzco y México, casos de superposición y adaptación respectivamente.

José Luís García Fernández se ocupa de las trazas urbanas hispanoamericanas y sus antecedentes. Tras remontarse a las soluciones plasmadas en España por las culturas griega, romana y musulmana, la colonización cristiana medieva, etc., ofrece un recorrido por los llamados «pueblos españoles» de hispanoamérica. Cuestiones como las siguientes quedan aquí planteadas: ¿estamos ante un tipo de ciudad distinto al del resto, nacido de la disponibilidad de un territorio cuya inmensidad hizo posible realizar utopías como las de Jaime II, Eximenis o Tomás Moro?; hasta qué punto es válido establecer en la prehistoria supuestos de inspiración de la trama española de México?

Ciudad y Territorio en la América colonial es el título del trabajo de Pedro A. Vives. El ensayo gira en torno a las aportaciones de la conquista: nuevas estructuras urbanas, redes de comunicación, mano de obra organizada y demarcación de los ámbitos territoriales del Nuevo Mundo occidental. Todo ello se analiza remontándose, entre otras cuestiones, a las siguientes: las empresas conquistadoras de Cortés (México) y Pizarro (Perú); el problema de la macrocefalia urbana y la evolución de las ciudades nodales; la organización paralela a la diferenciación étnica en lo referente a la conformación de los espacios urbanos; las iniciativas practicadas en las fronteras; los resultados urbanos misioneros.

Josefa Vega Janino elige como argumento de su trabajo el sentido y alcance de las reformas borbónicas en América. La atención recae sobre las intendencias y los intendentes, protagonistas de la liberalización del gobierno, de la administración y del comercio, así como de los logros que en la esfera urbanística se producen entonces.

Bajo el título de «Vecinos, magnates, cabildos y cabildantes en la América española», Guillermo Céspedes del Castillo estudia las instituciones en Hispanoamérica, su contexto: las ciudades, sus puntos en común y disimilitudes. Se dan unos apuntes de historia económica para demostrar el papel de los cabildos en América, que actuaron como eficaces asambleas políticas y como verdaderos consejos de administración de las economías comarcales, constituidas por cada ciudad y su distrito.

Mª Concepción García Sanz invita a conocer una ciudad distinta, la ciudad escenario de manifestaciones festivas y religiosas, de celebraciones públicas. La perspectiva que se ofrece es plural: la presencia de los indígenas y la rivalidad de éstos con los peninsulares, el papel de la Iglesia y de la monarquía católica, los espacios de celebración y el uso que determinadas instituciones hace de los mismos como vía de captación.

Tres ensayos analizan la ciudad iberoamericana entre los siglos XVI y XX. Las infraestructuras diurante los siglos XVI-XIX son tratadas por Ignacio Gonzáles Tascón, que comienza describiendo la situación de las ciudades con acueducto (Santo Domingo, La Habana y Lima), para pasar luego a ocuparse de aquellas sin traída pública de aguas (Buenos Aires y Montevideo). Las obras de defensa contra las inundaciones y los canales de comunicación merecen especial atención. Otras mejoras urbanas sirven para ilustrar la realidad del momento: muelles de atraque, obras de encauzamiento,

diques de escollera, campos de espigones, faros portuarios, casas de baños, correo entre la Península y el territorio de ultramar, pavimentación de calles, alumbrado público, puentes.

La ciudad del siglo XIX es presentada por Ramón Gutiérrez. Se trata de un estudio hecho desde el punto de vista físico y de la geografía humana, con referencia a su carácter y a su intrínseca contradicción: la continuidad del desarrollo hispánico frente a las rupturas intencionadas del paisaje urbano, el tejido y la traza. La higiene y la preocupación por la estética son grandes temas del urbanismo finisecular y que aquí se retoman. Los ensanches, arrabales y suburbios, el ferrocarril y los puertos, los espacios públicos y los equipamientos urbanos, la vida social y cultural de la ciudad, son elementos donde se constatan las inquietudes antes mencionadas.

Jorge E. Hardoy describe la realidad urbana del siglo XX, tocando temas como los siguientes: el crecimiento demográfico y de la urbanización; las viviendas obreras; las grandes urbanizaciones particulares a imagen de las ciudades-jardín; las repercusiones de la I Guerra Mundial y de la crisis de 1929; los problemas de transporte; las ciudades universitarias; los ensayos de remodelación urbana; la urbanización de post-guerra; la falta de visión nacional y a largo plazo en el proceso de urbanización; la existencia de dos ciudades paralelas: la ciudad legal y la ciudad ilegal.

Guía y complemento de la mayor parte de los ensayos es la aportación de Catalina Romero, autora de una sucesión cronológica que pretende ser una aproximación a la identificación y cuantificación del proceso de fundación de los núcleos de población por España en América, desde 1492 hasta la Independencia. Incluye 911 referencias, y junto al nombre de cada enclave se cita la fecha de fundación, la Audiencia correspondiente y el país al que actualmente corresponde. La relación se divide en dos apartados (Virreinato de Nueva España y Virreinato del Perú), subdivididos a su vez en cuatro etapas (1492-1521, 1521-1573, 1573-1750, 1750-Independencia).

La bibliografía que cierra la obra no por breve debe pasar desapercibida. Integrada por poco más de veinte títulos, se completa con una sucesión alfabética de fundaciones, agrupadas por Virreinatos y Audiencias, apareciendo junto a cada una de ellas una referencia a las páginas de la fuente o fuentes de la bibliografía donde es citada.

Una lectura amena y enriquecedora es el resultado de la combi-

nación de contenidos más o menos divulgativos y especializados que se hace en la obra, si bien caben pequeñas observaciones: en algunos ensayos, la extensión, la densidad de los argumentos y la falta de epígrafes dificulta la lectura; la condición de ensayo y el número de colaboradores propicia algunas repeticiones; se echa en falta una referencia profesional sobre los autores. La última y más importante consideración es que la Ciudad merece otras iniciativas como la comentada.

Sara Izquierdo Alvarez

JUNTA DIRECTIVA
DE LA REAL SOCIEDAD GEOGRÁFICA
EN 1.° DE ENERO DE 1992

Presidente:

Excmo. Sr. D. José María Torroja Menéndez.

Vicepresidentes:

Ilmo. Sr. D. Juan Manuel López de Azcona.
Ilmo. Sr. D. Rodolfo Núñez de las Cuevas.
Ilmo. Sr. D. Antonio López Gómez.
Ilmo. Sr. D. Juan Velarde Fuertes

Secretario general:

Ilmo. Sr. D. Joaquín Bosque Maurel.

Secretarios adjuntos:

Sr. D. Eduardo Barredo Risco
Sra. D.ª Sicilia Gutiérrez Ronco

Tesorero:

Ilmo. Sr. D. Mariano Cuesta Domingo

Bibliotecario perpetuo:

Ilmo. Sr. D. Ramón Ezquerra Abadía

Vocales natos:

Ilmo. Sr. D. Juan Vila Valentí - Ex Vicepresidente de la Unión Geográfica Internacional
Excmo. Sr. D. Angel Arévalo Andújar, Director general del Instituto Geográfico Nacional
Excmo. Sr. D. Emilio Llorente Gómez, Presidente del Instituto Tecnológico Geominero
Excmo. Sr. D. Orestes Cendrero Uceda, Director General del Instituto Español de Oceanografía
Excmo. Sr. D. Héctor Sanchís Cortinas, Coronel Jefe del Servicio Geográfico del Ejército
Dña. María Isabel Bodega Fernández, Colaborador Científico del Instituto de Economía La Sociedad y el Medio (CSIC)

Vocales electivos:

Ilmo. Sr. D. Enrique D'Almonte y Muriel, como presente por haber muerto en servicio de la Ciencia geográfica
Sr. D. José María Aguilar Llopis
Ilmo. Sr. D. Julián Alonso Fernández
Sra. D.ª Mercedes Arranz Lozano
Sr. D. Fernando Arroyo Ilera
Ilmo. Sr. D. Joaquín Bosque Sendra
Excmo. Sr. D. Alfonso Bullón de Mendoza
Sr. D. Jesús Crespo Redondo
Ilmo. Sr. D. Justo Corchón García
Ilmo. Sr. D. José G. Estébanez Alvarez
Sr. D. Felipe Fernández García
Ilma. Sra. D.ª Aurora García Ballesteros
Sr. D. Santiago García de Juan
Sra. D.ª Adela Gil Crespo
Ilmo. D. Pedro Miguel González Quijano
Sr. D. Manuel Gordillo Osuna
Sra. D.ª Nieves de Hoyos Sancho
Sra. D.ª María Asunción Martín Lou
Sr. D. Teodoro Martín Martín
Ilmo. Sr. D. Eduardo Martínez de Pisón
Ilma. Sra. D.ª Mercedes Molina Ibáñez
Ilmo. Sr. D. Rafael Puyol Antolín
Sr. D. Ramón Rey Jorissen
Sr. D. José María Sanz García
Ilmo. Sr. D. Manuel Valenzuela Rubio
Sr. D. Antonio M. Zárate Martín

NORMAS PARA LA PRESENTACIÓN DE ORIGINALES

a) *Texto*

–Los originales deben estar compuestos a doble espacio en DIN-A/4 preferentemente. La extensión máxima será de 20/25 páginas, incluidas ilustraciones, tablas y bibliografía.

–El nombre del autor o autores figurarán en hoja aparte, acompañados por el centro de trabajo y la dirección postal.

–El texto deberá ir acompañado por un *resumen* de una extensión máxima de 10 líneas en español, francés e inglés.

b) *Notas y citas bibliográficas*

–Las notas de pie de página serán las imprescindibles para la comprensión del texto.

–Las citas bibliográficas serán siempre internas al texto y se formalizarán de la forma siguiente (Terán, 1945); sólo se añadirá la página si se refiriese a un texto específico incluido entre comillas (Terán, 1945, 10).

c) *Bibliografía*

–La Bibliografía deberá ir al final del texto original y sólo deberá contener las obras a las que se haga referencia en el texto, salvo aquellos casos de obras básicas que sean imprescindibles para la inteligencia del texto.

–Las obras que constituyan la Bibliografía se relacionarán en orden alfabético según los autores y formalizadas de la forma que sigue.

–Libros: Perez de Hoyos, L. (1991). *Evolución histórica de Carafena de Indias*. Madrid, Editorial Claridad, 153 págs.

–Capítulos de libros y/o comunicaciones de Congresos: Guzman Reina, J. (1968). «Los factores del desarrollo económico de San Juan», in Chueca Reguera, A. *Las ciudades coloniales hispanoamericanas*. Madrid, Espasa-Calpe, pp. 35-89.

–Artículos de revista: Mendez, S. (1989). «Algunos problemas de la economía de Buenos Aires». *Boletín Real Sociedad Geográfica*. Madrid, CXXV, pp. 100-123.

–En los casos en que los autores de la obra reseñada sean varios, el máximo reseñado no pasará de dos, recurriéndose entonces a

citar el primero seguido de la expresión *et al.* p. ej., SANCHEZ GARCIA, J. et al. (1988).

d) *Ilustraciones*

–Las figuras y/o mapas deberán ser originales y presentarse en blanco y negro, delineados de forma contrastada y nítida. Dado que el tamaño final de publicación será 12 por 18 cm, la reducción será muy frecuente y por tanto deberá cuidarse la visibilidad de la rotulación, tramas y escalas gráficas (nunca numéricas).

e) *Soporte informático*

–En caso de recurrir a la presentación de los originales mediante soporte informático, algo muy conveniente en el momento actual, se ruega el uso de programas de tratamiento de texto de uso generalizado y compatible, como Word Perfect, Word Star o similares. El texto correspondiente deberá enviarse tanto en disquette como impreso en papel.

PUBLICACIONES DE LA REAL SOCIEDAD GEOGRAFICA

López de Velasco, Juan: *Geografía y descripción universal de las Indias.* Recopilada por..., desde el año de 1571 al de 1574, publicada por primera vez por Justo Zaragoza. Madrid, Real Sociedad Geográfica, 1894, 308 págs.

Alberto I, Príncipe de Mónaco: *Progresos de la Oceanografía.* Conferencia de S.A.S...., Madrid, Real Sociedad Geográfica, 1912, 33 págs.

Blázquez y Delgado-Aguilera, A.: *Descripción y Cosmografía de España por Fernando Colón.* Madrid, Real Sociedad Geográfica, 1910-1917, 3 vols. de 360, 334 y 85 págs.

Becker, Jerónimo: *Los estudios geográficos en España. Ensayo de una historia de la Geografía.* Madrid, Real Sociedad Geográfica, 1917, 366 págs.

Torroja y Mireg, J.M.: *La estereofotogrametría.* Madrid, Real Sociedad Geográfica, 1920, 83 págs. y 56 láminas.

Blázquez y Delgado-Aguilera, A.: *Fernando de Magallanes: Descripción de las costas desde Buena Esperanza a Leyquios. Ginés de Mafra: Descubrimiento del estrecho de Magallanes. Anónimo: Descripción de parte del Japón.* Madrid, Real Sociedad Geográfica, 1921, 221 págs.

Becker, Jerónimo: *Diario de la primera partida de la Demarcación de Límites entre España y Portugal en América, precedido de un estudio sobre las cuestiones de límites entre España y Portugal en América.* 2 vols. Madrid, Real Sociedad Geográfica, I, 1920-1924, 394 págs. y II. 1925-1928, 319 págs.

Saboya-Aosta, Aimone: *Expedición italiana al Karakorum en 1929.* Trad. José María Torroja. Madrid, Real Sociedad Geográfica, 32 págs. 16 láminas.

Marín, Agustin: *Recursos minerales de España.* Madrid, Real Sociedad Geográfica, 1942, 150 págs.

A.A.V.V.: *Los puertos españoles. Sus aspectos histórico, técnico y económico* Pról. José María Torroja y Miret. Madrid, Real Sociedad Geográfica, 1946, 600 págs., 90 mapas, planos y dibujos.

Gavira Martín, J.: *Catálogo de la Biblioteca de la Real Sociedad Geográfica.* I. Madrid, 1947, 500 págs. y II. Madrid, 1948, 463 págs.

Novo y Fernández-Chicarro, P. de: *Diccionario de voces usadas en Geografía física.* Madrid, Real Sociedad Geográfica, 1949, 411 págs.

A.A.V.V.: *Reseña de los Actos Commemorativos del LXXV Aniversario de la Fundación de la Real Sociedad Geográfica de Madrid.* Madrid, Real Sociedad Geográfica, 1953, 236 págs.

Sanz, Carlos: *Ciento noventa mapas antiguos del mundo de los siglos I al XVIII que forman parte del proceso cartográfico universal.* Madrid, 1970.

A.A.V.V.: *Aportación española al XXIII Congreso Geográfico Internacional, Moscú agosto 1976.* 2 vols. Madrid, Real Sociedad Geográfica, 1976, I, 288 págs. y II. 348 págs.

A.A.V.V.: *Aportación española al XXIV Congreso Geográfico Internacional, agosto-septiembre 1980.* Madrid, Real Sociedad Geográfica, 1982, 323 págs.

A.A.V.V.: *Aportación española al XXV Congreso Geográfico Internacional, París-Alpes, agosto-septiembre 1984.* Madrid, Real Sociedad Geográfica, 1984, 357 págs.

Bosque Maurel, J. (Coord.): *Algunos ejemplos de cambio industrial en España.* Aportación a la Reunión de la Comisión de Cambio Industrial (Madrid, agosto 1986). Conferencia Regional de los Países Mediterráneos. Unión Geográfica Internacional. Madrid, Real Sociedad Geográfica e Instituto de Estudios Regionales, 1986, 136 págs.

A.A.V.V.: *Aportación española al XXVI Congreso Geográfico Internacional. Sydney, agosto 1988.* Madrid, Real Sociedad Geográfica, 1988, 150 págs.

Bosque Maurel, J., García Ramón, M. D. y otros (Coord.): *La Geografía en España (1970-1990). Aportación española al XXVII Congreso de la Unión Geográfica Internacional. Washington, agosto 1992.* Madrid, Real Sociedad Geográfica, Asociación de Geógrafos españoles y Fundación BBV, 1992, 326 págs.

Bosque Maurel, J., García Ramón, M.D. y otros (Coord.): *Geography in Spain (1970-1990). Spanish Contribution to the 27th International Geographical Congress (IGU), Washington. 1992.* Madrid, The Royal Geographical Society, The Association of Spanish Geographers and Fundación BBV, 1992, 310 págs.

García Ballesteros, A., Bosque Maurel, J. y Carreras Verdaguer, C.: *A Geographical Outline of Spain.* Madrid, Real Sociedad Geográfica, 1992, 47 págs.

INDICE

OBRAS GEOGRAFICAS DE LA SOCIEDAD

que se hallan en venta en el domicilio de ésta:
Valverde, 22 - 28004 MADRID

Los puertos españoles (sus aspectos histórico-técnico y económico). Conferencias pronunciadas en la REAL SOCIEDAD GEOGRAFICA, con un prólogo de su secretario perpetuo, D. JOSE MARIA TORROJA y MIRET. Madrid, 1946. Un volumen en 4.° de 600 páginas, con 59 mapas y planos, 21 dibujos, 10 gráficos y 64 fotografías.

Catálogo de la Biblioteca de la Real Sociedad Geográfica, por su bibliotecario perpetuo, D. JOSE GAVIRA MARTIN. Tomo I: Libros y folletos. Madrid, 1947. Un volumen en 4.° de 500 páginas, 400 pesetas. Tomo II: Revistas, mapas, planos, cartas, láminas y medallas. Madrid, 1948. Un volumen en 4.° de 463 páginas.

Diccionario de voces usadas en Geografía física, por D. PEDRO DE NOVO Y FERNANDEZ CHICHARRO. Madrid, 1949. Un volumen en 4.° de 411 páginas.

Repertorio de las publicaciones y tareas de la Real Sociedad Geográfica (años 1921 a 1930), por D. JOSE MARIA TORROJA y MIRET. Madrid, 1930. Un volumen en 4.° de 114 páginas.

Repertorio de las publicaciones y tareas de la Real Sociedad Geográfica (años 1931 a 1940), por D. JOSE MARIA TORROJA y MIRET. Madrid, 1941. Un volumen en 4.° de 72 páginas.

Repertorio de las publicaciones y tareas de la Real Sociedad Geográfica (años 1941 a 1950), por D. JOSE MARIA TORROJA y MIRET. Madrid, 1951. Un volumen en 4.° de 58 páginas.

Repertorio de las publicaciones y tareas de la Real Sociedad Geográfica (años 1951 a 1960), por D. JUAN BONELLI RUBIO. Madrid, 1968. Un volumen en 4.° de 52 páginas.

Repertorio de las publicaciones y tareas de la Real Sociedad Geográfica (años 1961 a 1970), por D. ILDEFONSO NADAL ROMERO. Madrid, 1980. Un volumen en 4.° de 32 páginas.

Toda la correspondencia y pagos referentes al Boletín y Obras geográficas se dirigirán al Administrador de aquél, calle de Valverde, 22. Teléfonos 532 38 31 y 521 25 29. 28004 MADRID